


VERITAS
IHC XPC
UNION THEOLOGICAL SEMINARY.




CARTE
DU
BRÉSIL
OCÉAN ATLANTIQUE
OCÉAN PACIFIQUE
VENEZUELA
COLOMBIA
ECUADOR
PERU
BOLIVIA
PARAGUAY
URUGUAY
TERRITORIO DO ACRE
MATTO GROSSO
FUTUR DISTRICT FEDERAL
SANTA CATHARINA
BOGOTÁ
MANAOS
LA PAZ
ASSUMPCION
BUENOS AYRES
MONTEVIDEO
CAYENNA
FORTALEZA
RIO DE JANEIRO
PORTO ALEGRE

AU BRÉSIL

DE L'URUGUAY
AU
RIO SÃO FRANCISCO

DU MEME AUTEUR

Le Pérou économique. Préface de M. Paul Labbé, Secrétaire général de la Société de Géographie commerciale de Paris. *Deuxième édition. Ouvrage couronné par l'Académie Française.* Un volume in-8°, broché, avec illustrations et carte. . . 9 »

Au Pays de l'Or Noir, Le Caoutchouc du Brésil. (*Para, Amazonas, Matto-Grosso*). Un volume in-8°, broché, avec illustrations et carte. 4 50

PAUL WALLE

AU BRÉSIL

DE L'URUGUAY AU RIO SÃO FRANCISCO

PRÉFACE DE M. E. LEVASSEUR
Administrateur du Collège de France

Quatre-vingt-quinze illustrations et une carte



LIBRAIRIE ORIENTALE & AMÉRICAINE
E. GUILMOTO, Éditeur
6, Rue de Mézières, PARIS

PRÉFACE

A l'Exposition universelle de Paris de 1889, le Commissariat du Brésil distribuait une notice que j'avais écrite en collaboration avec deux hommes d'État très distingués du pays et qui, composée à l'aide des documents officiels qu'ils m'avaient procurés, avait pour objet de décrire sommairement la géographie, l'histoire, l'état politique, les ressources économiques de l'Empire et de faire connaître les progrès déjà remarquables qui s'étaient accomplis dans cet Empire depuis un demi-siècle (1).

L'année de l'Exposition n'était pas close qu'une révolution soudaine, toute pacifique, mais imprévue sinon pour tous les Brésiliens (2), du moins pour les Européens, renversait en un jour le trône, déportait le souverain à qui ses qualités personnelles et son libéralisme semblaient promettre une meilleure destinée et érigeait le Brésil en République. Les Français amis du Brésil — et ceux qui avaient quelque connaissance du pays et de ses habitants lui étaient généralement sympathiques — ne virent pas alors sans appréhension cette brusque transformation qui survenait à un moment où la suppression récente de l'esclavage troublait la vie économique (3) et qui d'un Empire unitaire faisait une République fédérative qui, au commencement de l'année 1891, adopta, avec le nom d'États-Unis du Brésil, une constitution calquée en grande partie sur celle des États-Unis de l'Amérique du Nord. On pouvait se demander si le caractère de la nation brésilienne,

(1) Le commerce dès lors était déjà un indice du progrès économique d'une nation d'avenir. D'après les statistiques brésiliennes, ce commerce était de 276 millions de milreis en 1868-1869 et de 473 millions en 1888; il avait presque doublé en vingt ans.

(2) Il n'y avait que peu de temps qu'il se trouvait des républicains dans la Chambre des Députés.

(3) Il paraît que le baron de Cotegipe, ex-président du Conseil, aurait dit, à la princesse régente, au moment de la sanction de la loi du 18 mai 1888 qui abolissait l'esclavage, qu'elle venait de signer la rédemption d'une race, mais en échange de la perte de son trône.

voisine d'autres Républiques de race latine, comme elle, qui n'étaient pas encore parvenues à un équilibre stable, pourrait s'accommoder à des institutions créées par le génie anglo-saxon ?

L'événement a résolu la question.

Les débuts sans doute n'ont pas été sans difficultés. Il y a eu une période d'expérimentations gouvernementales et d'agitations insurrectionnelles. Les témérités financières des premiers ministres des finances ébranlèrent profondément le crédit du pays : le change du milreis, qui atteignait le pair (23 à 26 pence à Londres en 1886, 27 à 27 $^{5}/_{8}$ de janvier à octobre 1889 — 27 étant le pair), tomba à 12 et à 10 pence en 1892 et même un moment (en novembre 1897) jusqu'à 6 $^{7}/_{8}$.

Le coup d'Etat du 3 novembre 1891, suivi de la démission du président Deodoro, la révolte du Sud et de l'escadre, l'émeute de Rio en 1893, une fermentation politique très violente, particulièrement en 1897 et en général la vivacité des passions politiques ont retardé le progrès.

Mais aujourd'hui, quoique les partis manifestent encore des ardeurs qu'explique le caractère brésilien, le régime fédératif fonctionne constitutionnellement ; la paix et l'ordre paraissent solidement établis et le pays a repris sa marche vers le progrès d'une allure plus rapide que par le passé.

Le Brésil est une des deux Républiques qui possèdent dans le monde le territoire le plus étendu. Ce territoire, elle l'a agrandi sur ses frontières du sud, du nord et de l'ouest, sans effusion de sang, par des arbitrages qui ont mis fin à des conflits datant de plus d'un siècle. Elle a donné ainsi à la politique internationale un mémorable exemple et elle a eu le bonheur d'obtenir soit par décision d'arbitre, soit par traité, des avantages dont elle est redevable à l'habileté de son ministre actuel des affaires étrangères. Il n'était pas encore ministre lorsque, pour exposer les arguments favorables aux deux thèses qu'il était chargé de soutenir, celle de la frontière de l'Yguazu et celle de l'Oyapok, il a publié des albums de cartes qui restent dans les bibliothèques comme de précieux monuments de l'histoire de la cartographie américaine. Aujourd'hui le territoire des Etats-Unis du Brésil, dont on ne possède pas encore une mesure topographique exécutée sur le terrain (excepté pour l'État de São Paulo et pour une partie du Minas Geraes), est en nombre rond de 8 millions 1/2 de kilomètres (1), ce qui équivaut à seize fois la superficie de la France.

En 1889 la population était évaluée entre 14 et 17 millions d'âmes.

(1) En 1889, on évaluait la superficie de l'Empire à 8.337.000 kilomètres carrés. En 1908 on l'évalue à 8.550.000 kilomètres carrés.

Aujourd'hui, on l'évalue avec vraisemblance à 23 ou même à 24 millions [1], quoique des recensements très incomplets aient donné des nombres inférieurs.

En 1889, le Brésil possédait 8.586 kilomètres de voies ferrées; à la fin de l'année 1910 il en avait, en nombre rond, 20.000 en exploitation.

Le budget de l'Empire était de 378 millions de francs en 1890 [2]; le budget de l'État Fédéral et des États montait, en 1909, à 98 millions de milreis en or et à 186 millions en papier, équivalant à peu près à 548 millions de francs [3].

Le total du commerce extérieur était de 1.200.000 francs; il s'est élevé à plus de 2 milliards 1/2 de francs en 1909 (non compris les métaux précieux) [4].

Les fautes du gouvernement républicain et la force des événements avaient fait tomber le change, comme nous venons de le dire, jusqu'au-dessous de 7 pence. Une meilleure administration et l'accroissement rapide de l'exportation l'ont fait remonter aujourd'hui à 15 et même au-dessus de 15 pence.

L'importation avait été longtemps supérieure à l'exportation. L'exportation a commencé à l'emporter vers 1860; mais la différence était encore peu considérable sous l'Empire [5]. L'excédent est devenu considérable; de 1901 à 1907, il a varié entre 300 et 500 millions de francs par an; si, en 1908, il a baissé à 226 millions, il s'est relevé, en 1909, à 660 millions.

Voilà des chiffres généraux qui suffisent pour attester qu'un grand progrès a été accompli en vingt ans, sous le régime actuel. Ils n'en donnent même pas la mesure précise et complète.

Pour se rendre compte du changement qui s'est opéré il faut pénétrer dans le détail, voir de ses yeux ou par les yeux d'un témoin consciencieux et perspicace ce que sont les villes, les campagnes habitées, les fazendas, c'est-à-dire les exploitations agricoles, les cultures, les populations rurales et urbaines, les voies de communication, les transactions commerciales, ce qui a été fait pour la mise en valeur des ressources du territoire et ce qui reste à faire. Sur ces matières nous sommes mieux renseignés en France que nous ne l'étions il y a un quart de siècle. Le Brésil s'est appliqué, depuis quelques années, à

(1) Les évaluations brésiliennes donnaient 21 millions et demi pour l'année 1907.

(2) En comptant le milreis pour 2 fr. 50.

(3) En comptant le milreis-papier pour 1 fr. 56.

(4) En 1909, les importations ont été de 593 millions de milreis et les exportations de 1016 millions; total 1.609 millions, soit 254 millions de francs (le milreis valant 1 fr. 56). C'est une année de très faible exportation.

(5) En 1886-1887, l'exportation a été de 381 millions de milreis et l'exportation de 365 millions.

se faire connaître par des publications officielles ou semi-officielles, telles que *O Brazil, suas riquezas naturaes, suas industrias*, et le *Brazilian Year-book*, et par les ouvrages de ses savants parmi lesquels je me borne à citer, comme l'a fait M. Walle, celui de M. Calogeras sur les mines. Le Brésil a raison; il prend ainsi conscience de lui-même et il apprend ce qu'il est et ce qu'il veut être aux Européens dont il a besoin d'obtenir le concours en travailleurs et en capitaux. Si chaque État entreprenait des voyages d'exploration et des levés topographiques à l'exemple de la Commission géologique et géographique de l'État de São Paulo, la connaissance exacte du territoire avancerait vite : ce qui profiterait beaucoup à la construction des voies ferrées et à la colonisation.

Je n'ai pas eu le plaisir de faire de voyage au Brésil. C'est dans ses publications que je l'ai étudié et qu'en apprenant à le mieux connaître, j'ai pris davantage confiance dans son avenir. Le volume que publie M. Paul Walle et auquel j'ai accepté très volontiers de servir d'introducteur auprès du public, corrobore cette confiance.

C'est la description la plus précise que je connaisse du pays et de ses habitants, je veux dire de la partie méridionale et centrale du pays qui fait l'objet de ce premier volume. Il y a beaucoup à apprendre dans ce volume.

L'auteur n'est ni un compilateur de seconde main, ni un touriste qui se complaît dans les anecdotes personnelles; c'est un observateur qui ne parle que de ce qu'il a vu et qui voit bien parce qu'il observe avec discernement, sans parti pris de flatterie ou de dénigrement.

Il n'est pas insensible aux beautés de la nature; il en jouit et il les signale par quelques mots caractéristiques, quand il traverse les interminables forêts aux essences variées suivant la latitude, les campos herbeux, les chaînes de montagnes aux sommets bizarrement découpés et entrecoupées de vallées profondes, les cours d'eau dont la navigation est interceptée par maintes cascades. Il a pu admirer, entre autres, celle de l'Iguazu qui dépasse de beaucoup, en largeur et en hauteur, la chute du Niagara. Mais il ne s'arrête pas longtemps à la description pittoresque. Son but est autre; c'est une étude économique qu'il a entreprise.

Il ressent une sincère sympathie pour la nation brésilienne, sympathie de race qui est naturelle à un Français et qu'il serait ingrat de ne pas exprimer; car partout, dans les villes et dans les campagnes, dans le peuple comme dans les classes supérieures, il a reçu lui-même un accueil très sympathique.

Aussi vante-t-il l'hospitalité qui est, avec l'amour du pays, un des traits du caractère national. Le peuple brésilien est fier de ce pays dans

lequel la nature a rendu facile la vie matérielle, au point même d'énerver souvent l'énergie laborieuse sous la double influence d'un soleil tropical et d'une terre féconde.

Il arrive que l'homme d'affaires remette au lendemain ce qu'il aurait pu faire le jour même et que l'ouvrier se repose quand il a gagné de quoi manger jusqu'à la fin de la semaine.

La population dans les campagnes mène une vie très simple. De sa probité M. Walle cite un trait qui mérite d'être rappelé. Dans un déraillement où fut malheureusement tué le compagnon de notre voyageur, le fourgon qui contenait des sommes importantes fut renversé; les campagnards et ouvriers de la voie en construction étaient accourus pour prêter leur aide. Quand le lendemain on recueillit l'argent, il n'y manquait pas un milréis.

M. Walle, qui faisait son quatrième voyage au Brésil, a visité à peu près toutes les villes de quelque importance de la région dont il publie l'étude.

Rio de Janeiro d'abord. On a célébré de tout temps le merveilleux panorama de sa rade et de ses montagnes pittoresques. Mais la ville, quoiqu'on vantât le luxe des boutiques de la rue de Ouvidor, quelques belles places et quelques édifices remarquables, avait encore, il y a une vingtaine d'années, la plupart de ses rues étroites et tortueuses, des maisons bâties sans souci de l'hygiène; la fièvre jaune, importée en 1843, y faisait de temps à autre des incursions néfastes et Rio de Janeiro avait une réputation d'insalubrité, peut-être exagérée, mais non complètement injustifiée. Depuis quelques années — quatre ans paraît-il — par la volonté d'un préfet énergique, la ville s'est transformée, « haussmanisée, comme dit M. Walle; c'est aujourd'hui une vaste ville toute moderne, aux avenues larges et longues qui rappellent les plus grandes et les plus belles artères des métropoles européennes, jardins profusément fleuris et ombragés, places vastes et bien alignées. » L'avenue Beira Mar qui longe la baie a plus de 5 kilomètres; l'ancien marché da Gloria a fait place à un magnifique jardin; la Praça da Republica est devenue un beau parc de flore tropicale, l'avenue do Mangue, ornée de quatre rangs de palmiers, a été allongée. Pour donner de l'air et aligner les nouvelles voies et les promenades on a abattu des centaines de maisons et dépensé beaucoup de millions. Rio de Janeiro avait, en 1890, 500.000 habitants ; il en a aujourd'hui plus d'un million.

La suppression des eaux stagnantes, le curage des canaux, des égouts, des gouttières, la désinfection des logements ont fini par avoir raison de la fièvre jaune. En 1894 elle avait causé 4.852 décès ; en 1903, 584 seulement; en 1909 aucun cas n'a été signalé.

Après Rio de Janeiro, si heureusement situé, que pourtant quelques

novateurs ont, dit-on, la malencontreuse idée de vouloir déposséder de sa qualité de capitale fédérale, Pétropolis, Nichteroy, Campos sont devenus des centres industriels actifs et ont plus de 30.000 habitants.

Dans l'État voisin de São Paulo, la capitale s'est transformée comme Rio. Il le fallait pour loger une population qui, de 35.000 âmes en 1890, a passé à 340.000 en 1910. L'Avenida Paulista est bordée, aujourd'hui, dit M. Walle, d'habitations princières ; le Jardin da Luz est un parc splendide. Le théâtre, en partie copié sur l'Opéra de Paris, est le plus grand du Brésil. Depuis vingt ans la valeur des terrains a décuplé. La municipalité a beaucoup dépensé pour améliorer l'hygiène et elle a réussi ; car la fièvre jaune a disparu, comme à Rio, des centres qu'elle avait autrefois attaqués.

São Paulo cite avec satisfaction le taux de sa mortalité qui n'est, paraît-il, que de 17 p. 1.000, c'est-à-dire inférieure au taux moyen de la plupart des États européens. Nombre de villes brésiliennes enregistrent aussi une très faible mortalité. Mais à ce sujet le démographe a des réserves à faire. En premier lieu, la population qui croît si rapidement est composée par l'immigration de beaucoup plus d'adultes qu'une population normale et les adultes ont partout un taux de mortalité bien inférieur à celui de la première enfance et de la vieillesse. Les villes du Brésil ne fourniront une mortalité comparable à celle des pays d'Europe que lorsque des recensements bien faits leur permettront de calculer leur mortalité par âge. En second lieu, beaucoup de personnes de la haute et de la moyenne société quittent le soir, par tramways ou chemin de fer, la ville de São Paulo pour aller se reposer dans leur maison de campagne et leur mort échappe probablement à l'enregistrement urbain.

En matière démographique, ce que M. Walle a constaté par lui-même, c'est que les familles ont en général beaucoup d'enfants. La natalité est forte et le pays se peuple par son propre croît en même temps que par l'immigration.

Santos, qui n'est pas une ville remarquable par la beauté de ses édifices, l'est par son activité commerciale. Elle a aujourd'hui, avec sa banlieue, environ 70.000 habitants ; de grandes dépenses ont été faites pour en bien outiller le port et pour rendre les habitations salubres. On y est parvenu, ainsi qu'à Campinas, et à Ribeirão Preto, autres localités de l'État de São Paulo, à prévenir le retour des épidémies.

La capitale de l'État de Parana, Curityba, a aujourd'hui près de 50.000 habitants, ville de développement récent qui possède un certain nombre de monuments publics d'une architecture de bon goût.

Porto Alegre, capitale de l'État de Rio Grande do Sul, a été longtemps une ville d'importance secondaire (45.000 habitants en 1890) ; elle compte

maintenant 100.000 habitants et s'étend dans la plaine environnante par les belles et larges avenues de ses faubourgs, hors de la colline qu'elle occupait et qui reste le centre du mouvement commercial.

Les villes de l'intérieur, plus isolées jusqu'ici, ont moins rapidement grandi et ont moins richement revêtu la parure des grandes cités modernes. Cependant, la population des États de l'intérieur a augmenté, particulièrement dans les campagnes par suite de l'extension des cultures : dans Minas Geraes, le plus peuplé des États de l'Union (4 millions 1/2 d'habitants), la population est en très grande partie agricole. La plus originale création urbaine de cette région intérieure a été Bello Horizonte, la capitale de l'État de Minas Geraes; Ouro Preto, était étroitement emprisonnée par les accidents du terrain. Le gouvernement décida de créer, de toutes pièces, une capitale nouvelle; il choisit, en 1894, au centre de l'État, un vaste terrain, situé sur la pente d'un plateau alors désert; on y construisit, sans ménager la dépense (53 millions), tout l'appareil d'une grande cité, larges et longues avenues, monuments pour loger les services publics, parc immense. Le tracé pourrait contenir des centaines de mille habitants; il n'en renferme encore que 24.000.

Ces villes et nombre d'autres sont pourvues de tout le confort moderne, larges boulevards bordés d'arbres, places, jardins et parcs, édifices publics souvent somptueux, d'architecture variée, adduction d'eau, réseau d'égouts, éclairage électrique, tramways et chemins de fer. Le Brésil avait le choix des modèles dans les villes actuelles des États-Unis et de l'Europe.

Cette transformation, dont nous venons de donner, d'après M. Walle, quelques exemples, était rendue nécessaire par la fondation d'établissements industriels, par le mouvement général des affaires et, tout d'abord, par l'accroissement de la population dû, comme nous venons de le dire, au croît naturel de cette population et à l'immigration.

D'après les statistiques officielles, cette immigration aurait introduit au Brésil plus de 2 millions 1/2 de personnes jusqu'en 1907, dont plus d'un million d'Italiens, un demi-million de Portugais, près de 100.000 Allemands, etc. Les Français comptent pour 20.000 dans cette statistique; mais c'est à peine s'ils figurent dans les 94.625 immigrants de l'année 1908. M. Walle a exprimé, à plusieurs reprises, le regret d'avoir trop rarement rencontré des compatriotes dans les entreprises, banques, manufactures, usines, chemins de fer. Cependant, les capitaux français, après d'assez longues hésitations, commencent à connaître le chemin du Brésil, et ils y figurent pour un chiffre considérable dans diverses entreprises; mais ces entreprises ne sont pas pour la plupart sous la direction d'ingénieurs ou d'hommes d'affaires français et, quand

il s'en trouve, ce sont rarement des personnes ayant le dessein de faire souche dans le pays; ils sont trop souvent hantés, dès le début, de l'esprit de retour.

Un des plus puissants moyens de colonisation et de progrès — on peut dire le plus puissant — est la construction de voies ferrées.

Les États-Unis de l'Amérique du Nord l'ont compris, surtout depuis la guerre de Sécession; en 1860 ils avaient 56.000 kilomètres en exploitation; ils en ont aujourd'hui plus de 380.000; aussi, tout le bassin du Mississipi et le versant occidental de la Cordillère ont-ils été en un demi-siècle peuplés, défrichés, couverts de moissons et la population de la grande République a passé de 31 millions 1/2 à 84 millions d'âmes. La République Argentine a suivi l'exemple; le réseau de ses chemins de fer, qui n'avait pas encore de tronçon ouvert en 1860, a aujourd'hui une longueur de plus de 25.000 kilomètres.

Le Brésil, en 1860, ne possédait qu'une ligne de 147 kilomètres; il a maintenant, avons-nous dit, un réseau de 20.000 kilomètres. Le problème était plus difficile à résoudre dans ce pays qu'aux États-Unis de l'Amérique du Nord, où le bassin du Mississipi n'oppose pas d'obstacles à la pose des rails et que dans l'Argentine, qui n'est, pour ainsi dire, qu'une immense plaine. Au Brésil, à peu de distance de la côte, la Serra do Mar dresse un rempart très élevé et difficile à franchir; dans l'intérieur, les accidents de terrain sont considérables aussi; les forêts touffues arrêtent l'ingénieur par leur végétation sans cesse renaissante. Le Brésil a su triompher de ces obstacles. M. Walle a admiré, en maint endroit, la hardiesse des ingénieurs à monter, descendre ou contourner par des pentes invraisemblables monts et vallées. Le Brésil a su aussi, ce qui n'était pas moins difficile, rassembler les capitaux nécessaires à cette œuvre.

On a commencé par construire des tronçons qui reliaient des villes de l'intérieur à leur port. Les tronçons, isolés d'abord (1), se sont prolongés, ramifiés, soudés, puis, conformément à un plan d'ensemble qui a été arrêté depuis peu d'années, un réseau a commencé à se former dont les mailles s'étendent et se relient à mesure que les constructions avancent (2). Dans la région côtière, une suite de lignes reliées les unes aux autres et mesurant 2.600 kilomètres conduisent de Rio de Janeiro aux extrémités de l'État de Rio Grande do Sul (Porto Alegre, Rio Grande do Sul, Uruguayana) et se ramifient dans les quatre États du Sud. Une autre suite de lignes s'enfonce de Rio de Janeiro et de

(1) L'isolement des tronçons empêchait souvent les lignes de devenir productives. Le directeur du *Jornal do Commercio* proposa un plan de rachat par l'Etat; plus de 2.000 kilomètres ont été rachetés de 1891 à 1901.

(2) De 1903 à 1909 on a construit en moyenne plus de 500 kilomètres par an.

São Paulo dans l'intérieur des terres; de São Paulo elle gagne la rive du Parana, d'où elle sera continuée jusqu'à Corumba sur le Paraguay; de Rio de Janeiro elle s'étend à travers le Minas Geraes jusqu'au fleuve São Francisco et elle sera continuée jusqu'à l'Araguaya, un des grands sous-affluents de l'Amazone.

D'autres lignes à peu près parallèles à celles-ci, c'est-à-dire ayant leur point de départ sur l'Atlantique et orientée S.-E.-N.-O., pénètrent dans des contrées encore à peu près vierges, où elles devancent et préparent l'œuvre de la civilisation.

Dans cette région intérieure, d'autres lignes, orientées N.-S., compléteront la navigation des cours d'eau du bassin de l'Amazone et la relieront au bassin du Parana, dont les sources, en certains endroits, se confondent presque avec les sources des rivières amazoniennes; ces lignes sont destinées en partie à suppléer à la navigation dans les endroits où elle est interrompue par des cascades, et à réunir des rivières, comme la ligne du Madeira au Mamoré.

L'effort a été multiple. L'Union fédérale a construit à ses frais 3.400 kilomètres de chemins de fer qu'elle exploite et s'est chargée d'en construire encore environ 2.500; le plus important est le Central du Brésil, qui relie Rio de Janeiro et São Paulo (1.737 kilomètres). L'Union a construit 4.860 autres kilomètres dont elle a affermé l'exploitation; elle a donné une garantie d'intérêts à 2.330 kilomètres construits et exploités par des Compagnies privées. Il y a de plus, en exploitation, 848 kilomètres qui ont été construits sans garantie d'intérêts et 6.160 kilomètres qui appartiennent à divers États de l'Union. Le total est de 18.632 kilomètres sur lesquels circulaient des trains au 1er janvier 1909. Pour compléter le réseau tel qu'il est actuellement fixé, il reste une dizaine de mille kilomètres à construire.

Il y a des lignes qui donnent de beaux bénéfices, notamment le São Paulo Railway; mais il y en a beaucoup qui, desservant des régions à peine habitées, doivent attendre que la population et la richesse y aient été créées pour obtenir eux-mêmes un trafic rémunérateur : ils contribueront beaucoup à cette création. Au sujet des dividendes, M. Walle a fait une remarque qui mérite d'être connue des administrateurs et des politiques français. Les chemins appartenant à l'État et exploités par lui ne donnent pas de produit net, quoique plusieurs aient déjà un trafic important; c'est, d'une part, parce que leurs frais généraux sont exagérés (1); sur certaines lignes, il y a une moyenne de

(1) Après la révolution et pendant les périodes de discordes, les rapports des ministres des finances signalèrent à plusieurs reprises les désordres des chemins appartenant au gouvernement, leurs dépenses excessives, la nécessité de faire des économies. Un projet d'affermage des chemins de fer de l'Etat en 1897 a échoué.

sept employés par kilomètre, tandis que des exploitations privées se font régulièrement avec une moyenne de deux employés ; d'autre part, c'est qu'il y a profusion de permis de circulation gratuite et de privilèges onéreux. Pourquoi? Parce que la politique parlementaire est avide de faveurs pour ses amis et que les hommes influents ont sans cesse besoin de satisfaire une foule de clients-électeurs.

Dans l'accomplissement de cette œuvre nationale des voies ferrées, l'État de São Paulo a été le plus entreprenant et est le mieux doté ; en 1910, il avait 4.400 kilomètres en exploitation ou en construction; Minas Geraes en avait 4.050; Rio de Janeiro et Rio Grande do Sul venaient au second rang avec 2.500 et 2.000 kilomètres.

Le transport des marchandises rapporte plus aux chemins de fer que celui des voyageurs. Il en est ainsi dans l'Argentine, dans l'Amérique du Nord, en Europe. Il en est de même au Brésil et il en sera probablement de même sur toutes les grandes lignes quand la production se sera suffisamment développée. M. Walle a étudié avec soin cette production sous ses trois espèces : agricole, minière, industrielle.

Sur l'industrie il n'y a pas lieu d'insister, quoique la grande industrie commence à s'éveiller sur divers points. Mais c'est surtout une industrie complémentaire de l'agriculture, comme la fabrication du sucre, la préparation du café et du maté ; il y a cependant à ajouter déjà les filatures et les tissages. On ne connaît jusqu'à présent au Brésil que très peu de gisements de charbon de terre, charbon de qualité médiocre : c'est un obstacle à l'extension des usines et manufactures, surtout à des usines qui pourraient utiliser de très riches dépôts de minerai. Toutefois, il n'y a pas lieu de désespérer de l'avenir sous ce rapport ; les procédés électriques peuvent réduire le minerai et déjà l'électricité est partout dans les villes qu'elle éclaire, et, sur plusieurs voies ferrées, elle est devenue la force motrice. Or, le Brésil a dans ses chutes d'eau des réservoirs immenses d'énergie électrique ; celle de l'Iguazu pourrait à elle seule mettre en mouvement tous les ateliers d'une grande ville manufacturière.

M. Calogeras a décrit, dans un ouvrage qu'on peut qualifier de classique, les ressources minérales du Brésil. M. Walle, en signalant les nombreux gisements qu'il a visités, confirme l'opinion du savant minéralogiste brésilien. Il y a dans São Paulo des minerais qui contiennent 72 p. 100 de fer. Dans le Goyaz, dit M. Walle, se trouvent le cristal de roche presque pur, le marbre, le fer, le chrome, le kaolin, le mica, l'argent, le platine, le cuivre, l'antimoine, le rubis, l'agate, le grenat, la topaze, et surtout l'or et le diamant qui ont été, au XVII[e] siècle, l'objet d'une très fructueuse exploitation, puis qui ont été délaissés, mais qui peuvent encore produire beaucoup quand on saura les exploiter par des

procédés perfectionnés. L'Etat de Minas Geraes, dont la richesse minière était proverbiale au XVIII[e] siècle, est mieux doté encore que le Goyaz par la nature. C'est par excellence la région de l'or, du diamant et d'autres pierres précieuses. La production est restée importante : trente-cinq compagnies, presque toutes anglaises, y exploitent des concessions. Il y a des montagnes de cristal de roche, des montagnes de minerai de fer, des lits de rivière, comme celui du rio Piracicaba qui est, pour ainsi dire, dallé d'un minerai rendant 70 p. 100. Aujourd'hui, c'est le manganèse qui en constitue l'exploitation principale. Toutes ces richesses du sol n'attendent qu'un outillage perfectionné, des capitaux qui fourniront les moyens de l'acquérir et des voies ferrées qui donneront un débouché aux produits.

Quand on regarde le tableau des exportations du Brésil, on voit en première ligne le café (environ 580 millions de francs en 1908) et le caoutchouc (environ 270 millions) et, bien loin derrière ces deux articles, les cuirs et peaux (50 millions), le cacao et le maté. Le cacao et le caoutchouc viennent surtout de la partie septentrionale du Brésil à laquelle M. Walle consacrera un second volume. Dans le présent volume ce sont le café, les cuirs et peaux et le maté qu'il a étudiés. Cuirs et peaux sont fournis principalement par les trois États méridionaux du Brésil, qui sont limitrophes de la République Argentine et qui lui ressemblent quelque peu par leur économie rurale et par leurs vastes pâturages dans lesquels les animaux vivent en liberté tout le cours de l'année ; São Paulo, Minas Geraes, Goyaz, Matto Grosso sont aussi des pays d'élevage. Le maté, feuille d'un arbre qui a l'aspect d'un grand houx, est encore presque exclusivement un produit spontané des forêts du sud que les habitants préparent par des procédés primitifs de torréfaction. M. Walle a décrit ces procédés.

M. Walle ne consacre qu'une note à la valorisation. Nous n'avons donc pas à nous arrêter sur cette opération que nous estimons être une entreprise très hasardeuse, faite pour maintenir les revenus d'un certain nombre de fazendeiros plutôt que pour servir l'intérêt général du pays. Un État, même lorsqu'il fournit les quatre cinquièmes de la production d'une marchandise, n'est pas le maître d'en régler la consommation et le prix dans le monde. Un spéculateur peut tenter un coup de main en accaparant et tenant en réserve un stock considérable ; il agit à ses risques et périls, gagne de l'argent ou en perd. Ce n'est pas le rôle d'un gouvernement. L'État de São Paulo et ses deux associés le Rio de Janeiro et le Minas Geraes ont entraîné dans leur spéculation l'État fédéral. Il n'a pourtant pas manqué au Brésil d'esprits clairvoyants pour signaler l'erreur et le danger. Il ne manque pas non plus d'exemples, dans l'histoire, du résultat auquel aboutit probablement un

État qui entreprend une pareille aventure; sous le second Empire M. Haussmann, préfet de la Seine, a prétendu fixer le prix du pain à Paris en créant la caisse de la boulangerie, qui prélevait un droit sur la farine en temps de bon marché et indemnisait en temps de cherté les boulangers afin de maintenir le prix du pain à un taux à peu près uniforme; l'opération a été onéreuse pour la ville et il a fallu liquider la caisse de la boulangerie (1).

São Paulo tient la tête parmi les États qui cultivent le caféier. La plante n'y a été introduite que vers la fin du XVIIIe siècle. Mais déjà, en 1851, São Paulo exportait 115.760 sacs (de 60 kilogrammes); en 1889 il en a exporté 2.952.000; en 1906-1907 15.392.000 (2) : prodigieux accroissement qui a effrayé les producteurs eux-mêmes et déterminé l'adoption de la valorisation et d'autres mesures gouvernementales pour l'enrayer. M. Walle décrit plusieurs grandes fazendas dans lesquelles il a reçu l'hospitalité, particulièrement celle de M. Schmitt qui s'étend sur 32.000 hectares, plantés de 7 millions 1/2 de caféiers et occupant 8.000 colons. C'est la plus vaste de l'État de São Paulo et même probablement du Brésil. Les 8.000 colons de cette fazenda sont répartis en 1.026 groupes; ils sont chargés d'un lot d'environ 2.000 à 2.500 pieds par homme. Les arbres sont espacés de 4 mètres, bien alignés, bien entretenus. En mai commence la récolte à laquelle toute la famille du colon est employée et payée à raison de 0 fr. 80 à 1 fr. 25 par 50 litres de fèves. Ensuite ont lieu le lavage, le séchage, le triage. Le colon jouit ordinairement d'un petit terrain qu'il cultive pour lui-même, et peut gagner 1.800 à 2.500 francs par an. Sur cette somme l'Italien, qui vit de peu, parvient à faire d'assez rondes économies.

Il ne faut pas chercher de Français dans ces colonies. Nous avons dit qu'il y en avait même peu, trop peu, dans l'industrie, dans les grandes entreprises et dans le commerce. La France a occupé jadis au Brésil une position économique plus avantageuse relativement qu'aujourd'hui. Il y a une cinquantaine d'années, elle venait immédiatement après l'Angleterre sur le tableau du commerce extérieur du Brésil. En 1908, elle n'est plus qu'au quatrième rang, s'étant laissé dépasser par les États-Unis et l'Allemagne. Pendant que le commerce du Brésil doublait de 1899 à 1909, celui de la France avec le Brésil augmentait seulement d'un septième de 1886 à 1908.

En effet, jusqu'en 1852, le commerce de la France avec le Brésil (commerce spécial d'après la statistique de la Direction générale des

(1) Voir *Histoire des Classes ouvrières et de l'Industrie en France de 1789 à 1870* (tome II, page 499), par G. Levasseur (Librairie Rousseau).

(2) En 1909, la récolte a été de 12 millions de sacs au moins à São Paulo et de 5 millions pour les autres Etats du Brésil.

douanes) n'a pas dépassé 30 millions. De 1852 à 1866, il a augmenté presque chaque année jusqu'à 140 millions en 1866. Depuis cette date, jusqu'en 1886, durant vingt ans, il a faibli; ce n'est que depuis 1886 qu'il a commencé à se relever pour atteindre 183 millions en 1891. Il a quelque peu baissé ensuite; les chiffres des cinq dernières années sont 133 millions en 1903, 125 en 1904, 148 en 1905, 179 en 1906, 174 en 1907, 162 en 1908. Dans ce commerce l'importation en France a été presque toujours supérieure à l'exportation de France; ainsi en 1908 elle a été de 114 millions contre 48. L'exportation de France même diminue : ce qui est très regrettable.

Les chiffres du commerce général du Brésil avec la France sont toujours très sensiblement plus forts que ceux du commerce spécial, surtout à cause des cafés qui entrent en entrepôt et qui en sortent pour être livrés à l'étranger. Ainsi, en 1908, le commerce général a été de 221 millions (1), tandis que le commerce spécial n'en enregistrait que 162.

En 1908, l'importation (commerce spécial) a consisté surtout en café (57 millions) (2), caoutchouc (29 millions), peaux brutes (15 millions), cacao (8 millions et demi); l'exportation a consisté en tissus de coton (52 millions), vêtements et lingerie (42), tabletterie et bimbeloterie (35), beurre salé (32).

La mission de M. Walle avait une raison d'être économique et pratique. Il devait étudier les ressources du Brésil pour en vulgariser en France la connaissance et pour éclairer mieux les Français sur les intérêts qu'ils peuvent se créer au Brésil. Nous avons dit qu'il regrettait tout d'abord que la France eût un si petit nombre de représentants dans ce pays où les Français sont assurés, s'ils sont véritablement dignes de leur nom, d'être accueillis avec faveur. Nous avons exprimé nous-même, maintes fois et, depuis bien longtemps, le même regret non seulement relativement au Brésil, mais aussi pour tous pays étrangers où notre influence morale pourrait s'étendre et notre commerce prospérer. Les Français, quelques exemples que l'on puisse citer de leur colonisation, n'ont jamais été dans les siècles passés et dans les temps contemporains très portés à quitter leur terre natale; ils s'y trouvent bien, quoiqu'ils se plaignent souvent. Aujourd'hui que la faiblesse de la natalité arrive à peine à maintenir une population stationnaire, il n'y a pas à espérer de changement dans les mœurs à cet égard. D'ailleurs les salaires du Brésil sont inférieurs à ceux de France et ne peuvent séduire la population ouvrière. Il en est autrement pour les classes moyennes ;

(1) D'après les relevés de la douane brésilienne le total du commerce avec la France a été de 164 millions. La statistique du pays de provenance donne naturellement un chiffre inférieur à celui du pays de destination.

(2) 88 millions au commerce général.

il y a place pour nombre d'entrepreneurs d'industrie et de commerce. Il en est autrement aussi pour les capitaux français ; ils commencent, avons-nous dit, à prendre le chemin du Brésil ; mais ils auraient plus de sécurité et plus de chances de profits s'ils étaient accompagnés et mis en œuvre par des Français au lieu de l'être par des intermédiaires. M. Walle donne à ce sujet de sages conseils ; nous nous associons à lui et nous souhaitons dans le double intérêt du Brésil et de la France que ces conseils soient entendus et suivis.

E. LEVASSEUR.

MESURES BRÉSILIENNES ANCIENNES

Depuis le 1er janvier 1874, l'usage du système métrique est rendu obligatoire au Brésil, toutefois, dans l'intérieur, on a également conservé l'usage des mesures anciennes, c'est pourquoi nous croyons utile d'en faire connaître quelques-unes parmi les plus usitées avec leur équivalent.

Mesures de Poids

Tonelada ou tonne	793 kg. 238
Quintal	58 kg. 758
Arroba métrique	15 kg.
Libra ou livre	458 gr. 05
Onza ou once	23 gr. 69
Oitava ou octave	3 gr. 58

Mesures de longueur

Brassa ou brasse	2 m. 20
Vara	1 m. 10
Palmo	0 m. 22

Mesures de distance

Legua
ou lieue géométrique :
6 kilomètres.

Mesures de Superficie agraires

Legua quadrada ou lieue carrée	43 kq. 56
Milha quadrada ou mille carré	4 kq. 84
Alqueire de Minas et de Rio de Janeiro	4 hect. 84
Alqueire de São Paulo	2 hect. 42
Geira	19 ares 36
Tarefa (à Bahia)	43 ares 56

Mesures de Capacité		Mesures de Capacité pour liquides	
Mioa.	21 hect. 76	Tonel.	840 lit.
Fanga	1451 lit. 08	Pipa	420 lit.
Alqueire	36 lit. 27	Almude	3 lit. 94
Quarta	9 lit. 06	Canada.	2 lit. 66

Quilate ou carat pour peser les diamants . . . . 0 gr. 1922

Monnaies

Le *milreis* ou 1.000 reis peut être considéré comme l'unité monétaire au Brésil, au pair de 27 pence, il vaut 2 fr. 84 au change actuel qui forme une sorte de pair; depuis 1906, le milreis vaut 1 fr. 55. Le *conto* de reis qui fait 1.000 milreis équivaut actuellement à 1.610 fr.

AU BRÉSIL

DE L'URUGUAY
AU
RIO SÃO FRANCISCO

INTRODUCTION

Il fut longtemps d'opinion courante en Europe, que l'Amérique latine formait un ensemble de nations incapables, réfractaires au progrès, d'une inactivité morbide, brouillonnes, imprévoyantes, exploitées par des politiciens et des administrateurs sans scrupules; nations qui, situées dans des territoires richissimes, étaient néanmoins prédestinées à la ruine ou à la décadence, qui jamais ne pourraient sortir de l'état de stagnation dans lequel elles végètent. Cependant, devant l'activité prodigieuse déployée par quelques-unes de ces nations, notamment le Brésil et la République Argentine, l'opinion de l'Europe s'est modifiée en découvrant qu'il y avait dans ces pays un champ d'utilisation immensément productif pour ses capitaux.

Le Brésil surtout, longtemps délaissé, n'a pas manqué d'attirer les regards jusque-là distraits du Vieux Monde par ses ressources aussi variées qu'inépuisables et par sa vitalité profonde.

Toutefois, si l'on connaît l'immensité du territoire du Brésil et vaguement celle de ses ressources, on l'ignore généralement au point de vue de sa vie intime, politique et morale, on ignore

surtout les progrès matériels qu'il a réalisés en fort peu de temps.

Chargé par M. le Ministre du Commerce de parcourir les divers États du Brésil, à l'effet d'en étudier la situation économique et les ressources, et d'examiner les méthodes commerciales employées par nos concurrents étrangers, nous venons pour la quatrième fois de visiter ce pays, et nous devons dire, tout d'abord, que ses progrès récents dans l'ordre moral et matériel, son développement commercial et industriel, son énorme effort pour développer les communications nous ont réellement surpris.

Au cours de trois voyages antérieurs, nous avions été appelé à visiter à deux reprises, plus particulièrement l'Amazonie et les principaux centres du littoral, et la troisième fois, l'extrémité occidentale de l'État de Parana dans sa partie arrosée par le fleuve de ce nom, ainsi que la partie de l'État de Matto Grosso desservie par le rio Paraguay. Cette fois-ci, tout en parcourant des régions nouvelles, nous avons étudié particulièrement les États du Centre et du Sud du Brésil dont le développement est beaucoup plus remarquable; puis, nous avons consacré la seconde partie de notre voyage aux États du Nord, négligés par la plupart des voyageurs, régions un peu oubliées dont l'évolution s'opère avec lenteur, exception faite des deux capitales de l'extrême nord, Para et Manaos.

Il existe, depuis quelque temps, un certain nombre d'ouvrages sur le Brésil; ces livres traitent, le plus souvent, de régions toujours les mêmes, comme si Rio de Janeiro et São Paulo formaient tout le Brésil; ils remplissent cependant leur mission : faire un peu plus de lumière sur les choses de ce pays. Certains sont des ouvrages traitant de sujets spéciaux, bourrés de chiffres et trop abstraits pour qu'ils puissent être utilisés par le grand public. Les autres, plus nombreux, rédigés par des voyageurs qui ne recherchent que des émotions et des paysages, sont des journaux de route où l'on ne trouve guère décrites que les beautés de la nature et la splendeur de la végétation.

Naturellement, ces voyageurs ne se préoccupent pas d'épuiser leur sujet. Ils négligent de parti pris ce qu'ils voient tous les jours chez eux, et n'accordent leur intérêt qu'aux choses qui, pour eux, sont nouvelles. Au Brésil, ces touristes s'extasient

devant là beauté des paysages, mais ne songent pas aux milliards de tonnes de fer qui gisent inexploitées dans le sous-sol de certains États; ils parlent avec admiration des forêts amazoniennes et mentionnent d'un mot rapide les ressources immenses et l'industrie du caoutchouc; ils n'aperçoivent pas l'importance des plaines du Rio Grande qui leur semblent trop monotones; on informe le monde de l'humidité et de la chaleur tropicale de l'Amazonie, mais on passe sous silence la salubrité de Bello Horizonte, de São Paulo, du Parana, du Rio Grande do Sul, etc., on intéresse le lecteur par le récit de voyages à cheval ou en charrette dans certaines zones, mais on oublie le confort de 19.000 kilomètres de voies ferrées. En résumé, on dépense, pour peindre le soleil, la flore et les merveilles naturelles, infiniment de lyrisme et de poésie, mais il apparaît sans intérêt de décrire les villes, leur vie, leurs progrès, de renseigner sur la valeur et l'avenir probable du pays.

Au cours de notre voyage à travers les États-Unis du Brésil (1) nous avons pu contrôler l'exactitude de ce qui a déjà été écrit, nous avons essayé de compléter notre connaissance du pays, de nous former une opinion sur les progrès réalisés ou en cours de réalisation, sur le caractère et les mœurs du peuple brésilien. Ce sont les renseignements et les impressions recueillies que nous allons résumer aussi fidèlement que possible.

Mais le Brésil est un pays tellement vaste qu'il est nécessaire de diviser notre voyage en deux parties (de l'Uruguay au Rio São Francisco et du Rio São Francisco à l'Amazone), constituant deux livres distincts. Il sera même difficile de faire rentrer dans ces deux ouvrages tous les renseignements, toutes les indications que nous voudrions donner sur chacun des vingt États,

(1) Voici quel fut l'itinéraire suivi : après avoir visité Rio et les principaux centres de l'Etat de Rio de Janeiro, nous nous rendîmes dans l'Etat de São Paulo que nous parcourûmes à peu près dans tous les sens. Puis, profitant de la ligne Mogyana, ce fut le sud de Goyaz, par le chemin de fer du nord-ouest, et en suivant le tracé de la ligne en construction nous atteignîmes Matto Grosso; de retour par le même chemin, nous visitâmes ensuite les Etats de Parana, Santa Catharina et Rio Grande do Sul. Revenu à Rio en visitant le littoral sud, nous nous rendîmes ensuite dans l'Etat de Minas Geraes que nous traversâmes jusqu'au rio São Francisco, à Pirapora. Rentré à Rio après avoir visité les principales villes de l'Etat de Minas Geraes et la région que doit traverser la ligne dite Victoria-Minas, nous repartîmes pour parcourir successivement les Etats de Espirito-Santo, Bahia, Alagoas, Pernambuco, Parahyba, Rio Grande do Norte, Ceara, Maranhão, Pará et Amazonas. Au cours de ce voyage, nous parcourûmes la presque totalité du réseau ferré brésilien et suivîmes partie du tracé des lignes en construction.

sur le District et le Territoire Fédéral de l'immense Confédération, qui mériteraient chacun un volume spécial : c'est donc toute une bibliothèque qu'il faudrait actuellement écrire sur le Brésil, si l'on voulait l'étudier en détail.

Dans cet ouvrage, exclusivement destiné à la vulgarisation et à l'information, on ne trouvera pas d'extraits de notes de voyage, d'incidents insignifiants, d'anecdotes personnelles, qui tiendraient une place plus utilement remplie par des renseignements d'ordre général. Dans ce premier travail, nous condenserons, de la façon la plus large possible, tout ce que nous avons pu apprendre sur les États de Rio de Janeiro, São Paulo, Goyaz, Matto Grosso, Parana, Santa Catharina, Rio Grande do Sul et Minas Geraes. C'est-à-dire dans l'ordre où nous avons accompli ce parcours, tous les États du sud, plus, ceux de Matto Grosso, Goyaz et Minas Geraes au centre.

On verra que le progrès accompli par le Brésil est vraiment considérable. Une ville a été transformée, assainie, embellie en quatre années; des ports, Santos et Rio de Janeiro, ont été construits, quatre autres sont en construction et un en projet, des lignes ferrées ont été poussées loin vers l'intérieur, ouvrant des régions entières au commerce et à la civilisation; dans tous les grands centres de nombreux établissements industriels se sont créés; le pays s'est couvert d'un immense réseau télégraphique qu'il prolonge sans cesse vers les régions les moins exploitées et les plus sauvages; les chemins de fer combinés avec la navigation maritime ont, dans certaines régions, décuplé les forces productrices.

Il n'y a pas un seul État ou ville du Brésil qui ait cessé de payer les intérêts de ses emprunts extérieurs; depuis la proclamation de la République, en 1889, le Gouvernement fédéral a toujours, même dans les circonstances difficiles, observé ses engagements vis-à-vis des nations européennes. C'est ce trait caractéristique de la Fédération brésilienne qui engage l'Europe à lui ouvrir un large crédit, l'aidant ainsi à accentuer son mouvement progressif.

D'autre part, le Brésil paraît fermement résolu à développer son agriculture; un septième ministère, celui de l'Agriculture, a été créé en 1909. Le fait que pour la première fois le gouvernement intervient sérieusement en cette matière démontre qu'on

est fermement résolu à stimuler cette source de production. Les premiers efforts agricoles dans les États de São Paulo et Minas Geraes donnent déjà les meilleurs résultats.

En revanche, nous avons vu, dans ce vaste pays, des montagnes de fer à 68 et 70 p. 100 recouvrant des régions entières, attendant toujours le mineur. Nous avons vu des zones favorables à la culture du blé rester stériles, quand on en importe d'énormes quantités; nous avons vu des terres incomparables pour la culture du coton qui ne produisent pas de coton; et, pour la même raison, des terres immenses propres à la culture du riz, des forêts de bois de construction, de grandes forêts de pins, restent improductives parce qu'inexploitées. La mer, les fleuves et les lacs abondent en poisson, et le poisson coûte plus cher que la viande. Dans des régions fécondes où devraient abonder les verdures et les plantes maraîchères on a peine à s'en procurer.

Le peuple mange des *fejoes* (haricots noirs) en guise de légumes, de la viande sèche pour du bœuf frais, de la morue au lieu de poisson frais. Il suffirait d'un peu plus d'énergie et d'ambition, de moins de routine parmi les classes pauvres pour améliorer leur sort. L'indolence native reste cependant maîtresse, surtout dans les États du nord où dominent les nègres et hommes de couleur.

Tous ces faits nous ont semblé plus importants à noter que les beautés indéniables de la Serra dos Orgaos, celles qu'on aperçoit du Corcovado, la grandeur de la forêt amazonienne, la majesté des sites tels que la cataracte de l'Iguassu, celle de Paulo Affonso, de l'Urubu Pungá ou d'Itapura, beautés qui méritent d'être mentionnées, mais qui doivent passer au second plan.

Nous souhaitons que nos amis brésiliens ne trouvent pas trop sévères les quelques critiques dispersées dans cet ouvrage et ne s'offensent pas d'opinions qui parfois ne s'accordent pas avec les leurs; il n'y a là aucune malveillance, bien au contraire, car en ce faisant, nous croyons être utile à cet immense et beau pays, où nous avons reçu partout l'accueil le plus cordial, l'hospitalité la plus large et la plus courtoise (1).

(1) A ce sujet, qu'il nous soit permis d'adresser ici au gouvernement brésilien, l'expression de notre vive gratitude pour l'accueil si gracieusement affable, qui nous a été réservé pendant tout notre voyage à travers la Confédération brésilienne. Nous

Si, d'un côté, il y a au Brésil des gens qui n'aiment pas à être contredits dans leur manière de voir et préfèrent les flatteries et les approbations continuelles à une observation juste et bienveillante, comme s'il existait une nation au monde qui ne possède pas ses petits et grands défauts, il ne manque pas, dans ce pays où le soleil rend le sang plus ardent, d'hommes calmes et réfléchis dont l'esprit lucidement pratique ne saurait voir de l'hostilité où il n'y a que sincérité et sympathie.

Le Brésil n'a pas besoin de sottes flagorneries, ce qu'il lui faut avant tout, c'est faire connaître la vraie histoire de son climat, de ses ressources, de son gouvernement, de ses progrès; c'est à force de redites qu'il pourra effacer de l'esprit des simples l'idée que le Brésil n'est guère autre chose qu'une immense forêt à la végétation tropicale et plus ou moins malsaine.

Le Brésil se développe, en dépit des jaloux et des malveillants, et il continuera à se développer par la force des choses, même malgré les fautes et, si cela était possible, malgré la volonté de ses gouvernants.

Si cet ouvrage, où nous nous bornons à faire la description instructive, utile et pratique des conditions économiques du pays, ne contient pas toujours des choses entièrement nouvelles, nous avons du moins le mérite d'avoir vu et touché les choses que nous vous décrivons; nous nous proposons d'attirer une fois de plus l'attention sur un pays riche entre les plus riches, et digne d'être choisi pour nombre d'entreprises industrielles, commerciales et de colonisation. L'avenir du Brésil est immense, ce pays est digne d'être connu, étudié avec grand soin, digne d'être parcouru aussi fréquemment qu'il le fut peu jusqu'à ce jour.

n'oublierons jamais surtout les affectueuses marques d'intérêt qui nous ont été témoignées par M. Wenceslau Braz, président de l'Etat de Minas Geraes, à la suite du lamentable accident qui occasionna la mort de M. Ernest Dubosc, ingénieur agronome, notre regretté compagnon de voyage, accident survenu au moment où nous allions atteindre le Rio São Francisco.



Rio de Janeiro. — Entrée de la baie, et vue du quartier de Botofago.

CHAPITRE PREMIER

RIO DE JANEIRO

I. Arrivée et débarquement. — II. Transformation et embellissements. — III. Assainissement de la ville. — IV. Comment on vainquit la fièvre jaune. — V. Rio, ville de tourisme. — VI. Une nouvelle capitale du Brésil. — VII. Principaux monuments, églises, places et jardins. — VIII. Les « bonds ». — IX. Voitures et automobiles, tarifs. — X. Excursion aux environs, le Jardin botanique. — XI. Le Corcovado. — XII. La Tijuca. — XIII. Théâtres. — XIV. Hôtels et prix de la vie. — XV. Prix des loyers, coutumes locatives. — XVI. Service des eaux. — XVII. La police et les pompiers. — XVIII. La « Lihgt and Power ».

Le voyageur qui arrive au Brésil pour la première fois est toujours agréablement impressionné, et cette impression semble toujours nouvelle à celui qui déjà l'a maintes fois éprouvée. Trois choses surprennent dès l'abord : ce sont la hauteur, la forme et la couleur des montagnes. Aux approches de Rio de Janeiro, la silhouette de celles-ci figure exactement un colosse étendu sur les dos selon l'attitude des statues couchées sur les tombeaux du Moyen Age, c'est « *O gigante que dorme* », le géant qui dort.

On s'imagine généralement trouver dans la face de ce géant le type bourbonien. Les sommets s'enchevêtrent en effet avec assez d'harmonie pour composer un profil d'une parfaite régularité, mais à mesure qu'on se rapproche de terre, cette masse uniforme se disjoint peu à peu et n'offre bientôt plus au regard que des montagnes vigoureusement tourmentées dont les perspectives se perdent à l'horizon.

Puis c'est l'entrée dans cette baie féerique de Rio de Janeiro, après avoir longé la chaîne de montagnes dont les versants descendent en pentes rapides sur le rivage, des îlots dénudés et des îles couvertes de palmiers et de bananiers ; le paquebot se dirige brusquement vers un chenal étroit, une coupure ouverte

dans les flancs des monts, sorte de portique précédé de deux énormes rochers appelés « dos Irmaos ». Ce passage franchi, l'immense baie apparaît avec son cadre majestueux de serras.

On passe tout d'abord entre les forteresses de Santa Cruz et de São João; une troisième de construction récente, Imbuhy, se dissimule en avant de la première; au milieu du goulet se trouve l'îlot forteresse de Lage. On passe le Pão de Assucar, cet immense monolithe, dont le nom, Pain de Sucre, indique la forme. Ce rocher s'avance à la porte même de la baie qu'il resserre considérablement et met à l'abri des coups de pleine mer. En face on aperçoit les hauteurs de Petropolis et la Serra dos Orgaos, crêtes élevées dont les fines aiguilles forment comme les tuyaux d'un orgue colossal. A gauche on revoit les trois pics abrupts de la Tijuca, de la Gavea, du Corcovado dont l'étroite terrasse surplombe les précipices, et qui fait le gros dos, justifiant ainsi son nom de Bossu, puis d'autres montagnes escarpées; ce sont enfin les innombrables *morros* qui s'élèvent partout à foison, endroits fort impropres, semble-t-il, à la construction d'une ville; cependant, elle est là, étendant comme un poulpe géant ses multiples bras par les vallées et rivalisant en progrès avec les plus importantes villes européennes.

Le *Chili*, des Messageries Maritimes, à bord duquel nous avons fait la traversée, jette l'ancre en face, entre l'île Fiscal et celle das Cobras, car quoique les quais du port soient complètement achevés sur une grande surface, on n'y débarque pas encore. Nous devons attendre une heure la visite, après quoi, ce sont les formalités douanières, extrêmement ennuyeuses, à subir avant de pouvoir débarquer. Il faut donc, encore une fois, avoir recours aux *catreiros*, mariniers ou canotiers du port, qui exploitent sans vergogne le voyageur inexpérimenté qui passe par leurs barques.

S'il se laisse faire, ce voyageur pourra payer jusqu'à dix milreis (15 francs) pour être conduit à terre, lui et le peu de bagages qui ne passent pas par la douane; en réalité, c'est encore chèrement payé lorsqu'on donne deux ou trois milreis; d'autant plus qu'arrivés à terre, il faut encore passer par les mains des carregadores, portefaix rapaces qui exigent une somme égale ou à peu près pour le transport des bagages à l'hôtel. Il faut avoir soin de faire son prix à l'avance, et ne pas

donner plus de deux ou trois milreis pour ce service, sauf si l'on possède de nombreux bagages.

II. — Dix minutes après avoir quitté le paquebot, on se trouve sur les quais Pharoux, habituel débarcadère des voyageurs. C'est alors que celui qui, comme nous, n'est pas revenu à Rio depuis quelques années, commence à se trouver désorienté devant la surprenante transformation de la vieille cité coloniale. C'est en effet une vraie métamorphose qui a modifié l'aspect de cette ville, que nous avions déjà visitée à quatre reprises différentes, si bien qu'elle apparaît aujourd'hui absolument méconnaissable.

On ne voit plus maintenant, dans le quartier des affaires qui s'étend depuis les quais jusqu'à la rue Uruguayana, les magasins de pauvre mine, aux façades souillées de poussière et de boue, les enseignes fantaisistes et mal tracées, et, surtout, les chaussées mal pavées, défoncées, ravinées, creusées de trous boueux après chaque orage. A la place du vieux marché construit auprès du bassin empuanti de la *marinha*, à droite de la place 15-de-Novembre devenue un beau jardin, on a élevé un édifice tout en fer occupant un espace de 23.000 mètres carrés, ayant quatre faces de 150 mètres chacune, au centre desquelles se dressent quatre portes monumentales, les quatre côtés vers les quatre points cardinaux. Chaque angle est dominé par une tour, dans les sous-sols sont installées des chambres frigorifiques d'une capacité de 800 mètres cubes; l'accès de l'édifice s'opère par quatre larges rues partant des portes et par quatre autres rues diagonales partant des angles et convergeant vers le pavillon central.

Au lieu des rues étroites, sombres et irrégulières, des passages et ruelles cachées, des places mesquines ou sans élégance, on voit une vaste ville moderne, aux avenues larges et longues, qui rappellent les plus belles artères des métropoles européennes; on y trouve maintenant des voies spacieuses et claires, un grand nombre de jardins abondamment fleuris et ombragés, des places vastes et bien alignées, aux environs desquelles disparaissent les vieilles maisons coloniales affaissées et sans goût, enfin, des rues bien pavées ou asphaltées.

S'il reste encore nombre de rues étroites qui conservent à la ville un cachet original, les maisons en sont propres, les magasins et les étalages coquets.

La surprise devient plus grande lorsqu'on parvient à cette superbe Avenida Central, longue de 2 kilomètres, semée de nombreux refuges et bordée d'édifices d'architecture variée, quelques-uns assez excentriques, il est vrai, mais d'un bel aspect en général. Il faut regretter que les arbres plantés au centre des refuges et destinés à égayer l'avenue et surtout à l'ombrager, s'obstinent à ne pas vouloir croître ; peut-être est-ce qu'ils sont trop étranglés et peu arrosés. Pour construire cette avenue, il fallut abattre plus de cinq cent cinquante immeubles. Il n'y a pas assez d'éloges pour vanter la création de l'incomparable *avenue Beira Mar* qui contourne la baie sur 5.200 mètres; elle commence à l'extrémité de l'Avenue Centrale pour finir près de l'École Militaire; elle forme quatre sections : Praia da Lapa, da Gloria, do Flamengo, de Botofago.

L'avenue Beira Mar donne l'impression d'une longue suite de jardins fleuris, ombragée d'une multitude d'arbres qui, là, se sont développés rapidement. A la Praia da Gloria, sur l'emplacement des immeubles démolis de l'ancien marché du même nom, on a créé un magnifique jardin où figurent avec le monument du IV[e] centenaire de la découverte du Brésil par Cabral, la statue du vicomte de Rio Branco et une élégante fontaine.

Lorsque les travaux du port seront achevés, cette avenue sera prolongée jusqu'à São Christovao, elle aura alors une longueur de 11 kilomètres, ce qui en fera une des promenades les plus belles qui existent.

Des quartiers entiers sont tombés encore sous la pioche des démolisseurs, pour opérer le percement de deux autres avenues, l'avenue Mem de Sà, qui part du Largo da Lapa pour atteindre, au bout de 1.550 mètres, la rue Frei Caneca, puis l'avenue Salvador de Sà, du nom du second gouverneur de Rio de Janeiro; dix-sept rues nouvelles ont été percées, sans compter le nombre de celles qui furent élargies et prolongées. Parmi celles-ci, il faut signaler la rue Maréchal-Floriano, l'avenue Passos, Visconde de Inhauma, Uruguayana, rua do Acre, de 7-de-Setembro, da Assemblea, 1[er]-de-Março, etc., etc. Dans toutes ces rues, on remarque le pavage parfait, l'emploi de l'asphalte tendant à se généraliser, les files de beaux arbres et les édifices modernes qui les bordent.

Une des curiosités de Rio, l'Avenida do Mangue, avec sa qua-

druple file de magnifiques palmiers, a été embellie et élargie; le canal de Mangue, jadis creusé sur l'emplacement d'un vaste marécage, pour le dessécher, était devenu un véritable foyer d'infection plein de détritus et sans communications avec la mer. Aujourd'hui, ce canal a été élargi et complètement reconstruit en maçonnerie et prolongé jusqu'à la mer, à l'endroit où commencent les quais du nouveau port. L'ancien canal avait 1.200 mètres en ligne droite, son prolongement est de 1.500 mètres, les parois en sont fréquemment enduites de goudron, les bords sont protégés par une balustrade ornementée, ainsi que les ponts qui relient les deux rives.

Il est vraiment déplorable que les quatre rangées de merveilleux palmiers qui suivent les deux avenues de chaque côté du canal soient aussi négligées par les architectes de la Municipalité; aucun espace n'a été ménagé à la base de ces arbres pour qu'ils puissent jouir de l'air et de la pluie, si bien que quelques-uns sont morts et ont perdu leur magnifique panache : il ne reste que le tronc pour garder l'alignement.

Les environs n'ont pas été oubliés. Des beaux sites abandonnés de la Tijuca, on a fait un parc splendide sur le Alto Boa Vista; on a remplacé l'ancien chemin raviné de Quebra Cangalhas par une excellente route. Dans le quartier São Christovão, on a créé la place Maréchal-Deodoro, aujourd'hui la plus grande de la ville avec 180.000 mètres carrés, bien tracée, fleurie et plantée d'arbres.

Le quadrilatère formé par la Praça da Republica, jardin deux fois plus vaste que la Concorde, où se trouvent réunis une multitude de spécimens de la flore tropicale, a été également planté d'arbres, qui font de ce quartier l'endroit le plus ombragé de Rio.

La transformation de Rio de Janeiro, entreprise pendant la présidence du Dr Rodrigues Alves, par un préfet énergique et de talent, M. Pereira Passos, qui, à juste titre, est considéré comme le Haussmann du Brésil, a été une transformation surprenante par sa rapidité. En effet, il n'y a pas d'exemple de travaux d'une aussi colossale importance exécutés en si peu de temps. Des œuvres qui partout sont exécutées successivement et par intervalles furent faites d'un seul coup; construction de ports, percée d'avenues, de rues, de places, construction d'écoles et d'édifices,

repavage des rues défoncées et élargies, service électrique de la lumière et des transports, tout cela fut achevé en quatre ans, d'un seul et immense effort, à coups de millions il est vrai, mais cet effort a transformé une ville des temps coloniaux en une belle ville moderne.

III. — Ces travaux d'embellissement sont certainement remarquables, mais ce dont le gouvernement brésilien peut se louer le plus, c'est d'avoir opéré en même temps l'assainissement de la capitale, dont l'insalubrité discréditait l'état sanitaire du Brésil dans son ensemble. La fièvre jaune, apportée



Rio de Janeiro. — Les quaïs Pharoux.

en 1849 par les navires *Alonso* et *Navarra*, venant de l'Amérique Centrale, fit éclater une redoutable épidémie dès les premiers jours de 1850; depuis, cette redoutable maladie s'installa à demeure dans la capitale du Brésil, à Bahia, à Santos, rayonnant parfois dans d'autres centres. La mauvaise renommée de Rio de Janeiro n'était pas occasionnée par le grand nombre de décès, mais surtout sur la proportion considérable d'étrangers atteints. On peut se rendre compte de cette proportion au moyen des chiffres suivants fournis, avec toutes les indications, sur la lutte entreprise contre la fièvre jaune, par l'administration du Service d'hygiène dont le directeur est le célèbre Dr Oswaldo

Cruz, élève de Pasteur, un des savants à qui le Brésil doit le plus.

De 1850 à 1889, la fièvre jaune occasionna le décès de 15.557 personnes, et la mortalité était plus grande chez les personnes de vingt à quarante ans, c'est-à-dire dans la force de l'âge. L'altitude n'empêcha pas le fléau de gagner l'intérieur, l'épidémie de Campinas, dans l'État de São Paulo, montra que cette maladie n'était pas particulière à la zone maritime. Les épidémies se firent de plus en plus meurtrières et le Brésil fut accusé de contaminer les autres républiques hispano-américaines, le Portugal, l'Espagne et même la France.

Ce n'était pourtant pas, il faut le reconnaître, la faute des autorités brésiliennes; celles-ci mettaient en usage tout ce que la science européenne préconisait, des prix importants furent promis à qui inventerait un remède efficace, tout fut essayé sans succès.

En 1891, il y eut 4.456 décès; 4.312 en 1892; seulement 825 en 1893, mais le chiffre le plus élevé fut atteint en 1894, il fut cette année-là de 4.852 cas. L'implacable ennemie des Brésiliens et des étrangers continua à faire des victimes.

En 1895. . .	818	décès.	En 1900. . .	344	décès.
1896. . .	2.929	—	1901. . .	299	—
1897. . .	157	—	1902. . .	984	—
1898. . .	1.078	—	1903. . .	584	—
1899. . .	731	—			

A la fin de cette année 1903, Rio de Janeiro avait encore perdu 28.078 habitants, ce qui, depuis 1850, fait un total de 58.635 vies humaines enlevées par la fièvre jaune; cela heureusement n'arrêta pas l'effort progressiste du pays.

Le remède vint enfin, non de la thérapeutique, mais de l'hygiène. Depuis quelques années, plusieurs médecins de Cuba, dont le Dr Finlay, émettaient l'hypothèse que la fièvre jaune était transmise par les moustiques, mais la science européenne ne prêtait aucune attention à cette opinion. Enfin, après diverses communications aux sociétés scientifiques, ce médecin finit par démontrer que la fièvre jaune avait, pour agents de transmission, les moustiques et que, parmi ceux-ci, le seul propagateur était le *Culex fasciatus* ou *Stegomya fasciata*. Après que les Américains,

convaincus de cette vérité, eurent fait disparaître la fièvre jaune de Cuba, en dépensant des sommes énormes pour anéantir les moustiques, l'opinion publique commença à évoluer à Rio de Janeiro, et, au début de la présidence de M. Rodrigues Alves on nomma, comme Directeur général de la Santé publique, le Dr Oswaldo Cruz, un des apôtres de la nouvelle méthode prophylactique, connaissant à fond la biologie des moustiques brésiliens et la pathologie tropicale; ce jeune savant prit pour collaborateur le Dr Carneiro de Mendonça.

C'est alors que furent appliqués avec vigueur les préceptes de la plus rigoureuse hygiène. Les innovateurs eurent à vaincre tout d'abord la routine et la mauvaise volonté de ceux qui refusaient à laisser pénétrer chez eux les défenseurs de l'hygiène publique. M. Oswaldo Cruz redoubla d'efforts; une brigade de 1.500 hommes, qu'on appela les *moustiquicides*, se répandit dans la ville, dirigée par le Dr Carneiro Mendonça. Ces hommes, la croix rouge au bras, procédèrent à l'asséchement ou à la pétrolisation des marais; aucun récipient ou vase pouvant servir d'abri aux larves du terrible stegomya ne fut épargné; les lits des petites rivières furent nettoyés hebdomadairement, les malades atteints de la fièvre jaune furent isolés et on désinfecta leurs habitations. Tous les habitants firent des provisions de soufre et de créoline. Pendant cette chasse aux moustiques, les égouts étaient visités chaque jour, dans les rues on n'apercevait que des tuyaux de désinfection, appareils Geneste, Clayton, etc.

IV. — Les résultats ne se firent pas attendre et la mortalité occasionnée par la fièvre jaune tomba à 584 décès en 1903.

Pourtant, en aucun moment les conditions pour le développement de la fièvre jaune ne furent plus favorables que pendant la période de 1903-1906, époque où le gouvernement mettait à exécution son programme de la transformation de la ville de Rio. Cela, en dépit des anciennes prescriptions hygiéniques, qui interdisent de tels travaux pendant l'été. Le sol était partout bouleversé, dans les rues transformées les égouts et leurs immondices se trouvaient à découvert; il y avait en plus les boues fétides retirées du canal do Mangue et la vase du port qui était remuée et transportée au loin. En 1904, année de chaleur favorable à l'explosion d'une grande épidémie, il n'y eut que 48 décès de fièvre jaune, et cependant, en raison des trans-

formations qui s'opéraient, il y eut à Rio grande affluence d'étrangers et de Brésiliens de l'intérieur.

Le budget de l'hygiène, qui était d'un million de francs, passa à dix-sept millions. On entreprit de faire l'éducation du peuple en lui faisant connaître, au moyen de tableaux affichés dans les écoles ou distribués, les fameux stegomyas dont il fallait se défendre, ainsi que les moyens de les détruire, et aujourd'hui toutes les maisons de Rio possèdent une sorte de cadastre sanitaire.

Pendant l'année 1906 on détruisit 153.670 foyers de larves de moustiques; on nettoya 6.382 gouttières et toits de maisons, on a examiné et désinfecté 850.575 récipients divers, 44.343 réservoirs et 604.283 bassins ou dépôts d'eau. On passa au pétrole 814.650 éviers, 718.854 W. C. et 25.707 dépôts divers. On emporta 21.204 seaux de détritus retirés des gouttières des toits; 2.546 tombereaux de vieilles boîtes de fer-blanc et autres récipients malpropres.

En somme on employa, dans cette campagne contre la stagnation des eaux, 97.461 litres de pétrole et 26.858 litres de créoline. On fit 22.045 désinfections; tous ces travaux étaient gratuits, exécutés avec une rigueur scientifique et une rapidité remarquables.

En 1908, on constatait seulement 4 décès, malgré le nombre élevé des émigrants débarqués, cela faisait espérer la défaite complète et prochaine de la fièvre jaune. En effet, en 1909, aucun cas ne fut signalé, malgré l'arrivée de 46.216 émigrants et les grandes chaleurs de l'année. La guerre aux moustiques avait porté ses fruits et la fièvre jaune est définitivement chassée de Rio de Janeiro comme elle le fut de l'État de São Paulo, où, depuis plus de six ans, elle ne fait plus de victimes. C'est en sorte la réhabilitation sanitaire de Rio de Janeiro, de Santos et d'autres centres encore, dont la réputation douteuse rejaillissait sur le Brésil entier.

Les services sanitaires continuent à s'améliorer, et leur organisation donne dans tout le Brésil de bons résultats. D'après les mêmes documents officiels, la mortalité a diminué en quinze ans de 50 p. 100 dans l'État de São Paulo; à Bahia elle est tombée à 18 p. 1.000, et dans les États de Parana et Rio Grande do Sul à 10 p. 1.000, mortalité inférieure à celle de la plupart des

grandes villes européennes où la fièvre typhoïde, la rougeole, la dysenterie, la scarlatine et la variole, sans compter nombre d'autres maladies, causent de plus grands ravages.

Fait tout à fait typique, les gouvernements européens eux-mêmes ont reconnu l'excellence de la méthode employée au Brésil, puisque le gouvernement français a invité le Dr Emilio Ribas, directeur des services sanitaires de São Paulo, à diriger le service d'extinction de la fièvre jaune à la Martinique, et que lors de l'Exposition d'hygiène de Berlin en 1907, le Brésil, en la personne de M. Oswaldo Cruz, s'est vu décerner à la fois la médaille d'honneur et le grand prix offert par l'Impératrice. D'autre part, les savants du vieux monde reconnaissent les efforts du Brésil. « Si nous pouvions autrefois considérer les pays de l'Amérique centrale ou méridionale comme des foyers dangereux, écrivent le professeur Chantemesse et le Dr Borel, il n'en est plus de même aujourd'hui. Leurs services sanitaires sont aujourd'hui fort bien organisés, ils ont su faire des sacrifices pécuniaires considérables pour chasser de leur sol, non seulement la fièvre jaune, mais aussi les maladies infectieuses, en général. »

V. — Malgré ses rues étroites, ses impasses et ses ruelles encombrées, Rio de Janeiro a toujours produit une impression favorable sur tous les voyageurs; en ce qui nous concerne, même pendant de simples escales, nous étions heureux d'y faire un court séjour en faisant admirer à ceux qui y venaient pour la première fois, ses places, ses édifices et ses environs si curieux. Aujourd'hui que Rio, après sa reconstruction partielle, ses travaux d'embellissement et d'assainissement, est devenue aussi salubre, aussi agréable, aussi moderne que n'importe quelle ville de l'Europe méridionale, elle deviendra plus attrayante encore pour les Européens comme pour les Argentins. Cela, malgré ceux qui veulent voir en Rio de Janeiro, la rivale de Buenos-Ayres. Il n'y a pas, il ne peut y avoir de rivalité entre ces deux capitales, l'accroissement et la fortune de l'une ne peut en aucune façon nuire à l'agrandissement et au prestige de l'autre. Il faut ne pas connaître ces deux villes au développement merveilleux pour craindre que les progrès de l'une se fassent au détriment de l'autre. Chacune de ces capitales a des beautés et des attractions différentes, chacune possède un cachet caracté-

ristique. Buenos-Ayres, construite en terrain plat, a pris les apparences d'une ville européenne. Rio de Janeiro, heureusement, malgré ses transformations modernes et surtout malgré les tentatives des architectes, a conservé son cachet propre et ses morros à la végétation toujours verte; c'est une ville modernisée et un port des plus pittoresques au milieu d'un cadre grandiose.

VI. — A ce sujet, sait-on que le Parlement brésilien projette depuis une quinzaine d'années la construction d'une nouvelle capitale qui serait édifiée dans l'intérieur du pays, dans l'État de Goyaz?

Une commission fut constituée pour dresser les plans de la future capitale et envoyée à la recherche d'un endroit propice. Celui-ci fut découvert; il se trouve sur ce qu'on nomme le plateau de Goyaz, non loin de Formosa. Nous avons eu l'occasion de passer sur l'emplacement où devra s'élever la future capitale du Brésil; il faut reconnaître que l'endroit est admirablement choisi, on y jouit d'une admirable vue, la région est riche et d'une salubrité remarquable, mais... nous avouons ne pas saisir le motif qui a poussé le Parlement à projeter une semblable entreprise, nous n'en connaissons pas d'assez puissant pour justifier une œuvre aussi gigantesque et aussi déraisonnable.

Que l'Etat de Goyaz change sa capitale pour la transporter sur l'emplacement choisi, fort bien! rien de plus légitime et naturel. Mais il est impossible que le Brésil trouve un autre point plus commode pour son commerce, pour son trafic et ses relations avec l'extérieur et l'intérieur que l'actuelle capitale, Rio de Janeiro. Maintenant que les plans destinés à embellir et à assainir cette dernière sont exécutés ou en voie d'achèvement, ce serait folie que de la dépouiller de son titre de capitale. On peut, il est vrai, citer l'exemple de New-York, capitale commerciale et Washington, capitale administrative, mais ce n'est pas là un exemple suffisamment convaincant. Lors même que le grand réseau de voies ferrées, en projet et en construction, qui s'élance vers l'intérieur serait totalement achevé, sa raison d'être sera la mise en valeur de territoires très riches et pour l'instant inexploités. Ces lignes nouvelles n'empêcheront pas que le principal trafic et les communications avec les États du littoral ne se fassent par la voie maritime, qui, pour ces États, restera le chemin le plus direct et le plus convenable.

Nous concevons que le gouvernement tienne avec trop de raison à s'éloigner des importuns et surtout des solliciteurs, la nouvelle capitale se trouvant au moins à 1.200 kilomètres de la côte. Mais, les ministres ne sauraient échapper aux députés et sénateurs qui, pendant la session, mandataires de leurs électeurs, ne sont pas les solliciteurs les moins importuns et les moins tenaces. D'autre part, les représentants étrangers auprès du Gouvernement brésilien suivront naturellement celui-ci; alors, quelle perte de temps et quelle dépense pour ceux de leurs nationaux que leurs affaires ou des motifs divers obligent à faire le



Rio de Janeiro. — Avenue Beira Mar.

trajet de Rio à la nouvelle capitale, trajet qui ne se fera pas certainement en moins de deux jours. Espérons, car la raison d'insalubrité qui, il y a quelques années, aurait pu être justement invoquée, n'existe plus, que cette expérience coûteuse sera évitée au Brésil.

VII. — Maintenant, quelques mots sur les principaux monuments publics; les plus beaux édifices du Rio actuel sont : le Palais Monroë, dû au général Souza Aguiar, ancien préfet de la ville; il est situé à l'extrémité de l'Avenida Central et à l'entrée de l'Avenida Beira Mar. Ce palais édifié en six mois, primitivement

destiné à une exposition permanente des produits brésiliens, n'a servi qu'à de grandes réceptions et à des conférences.

Le Théâtre Municipal est le plus beau de la capitale; on lui reproche bien d'être un peu chargé comme dorure, surtout à l'intérieur, mais en réalité l'ensemble en est fort réussi; il est situé à l'angle de l'Avenida Central et de la rue 13 de Maio.

La Caisse de Conversion est un superbe édifice orné de magnifiques colonnes de marbre, sa destination primitive fut celle de « Caixa de Amortisação » (Caisse d'amortissement), dont le nom figure encore sur la façade. Il est situé sur l'Avenida Central, à l'angle de la rue Maréchal Floriano Peixoto.

L'Hôtel des Monnaies est un monument d'aspect imposant avec son vaste perron et sa colonnade. Cet établissement possède tous les appareils nécessaires à la frappe des monnaies, ainsi que ceux destinés à l'impression des timbres et d'un grand nombre de billets de banque, mais une grande quantité de ceux-ci viennent encore d'Amérique. Sur la Praça da Republica, où il est situé, se trouvent encore le Sénat, la Prefectura Municipal, la caserne des pompiers et le Ministère de la Guerre, qui sont de fort beaux édifices. Tout à côté, rue Maréchal Floriano Peixoto, se trouve le Ministère des Affaires Étrangères, c'est le palais Itamaraty, ancienne résidence du Président de la République.

Sur l'Avenida Central, on remarque la Bibliothèque Nationale, le Palais des Beaux-Arts, les clubs Naval et Militaire, etc.

La Chambre des Députés, située rue da Misericordia, est une ancienne prison d'aspect assez laid, malgré les transformations subies. On a d'ailleurs décidé la construction d'une autre Chambre. Le Gabinete Portuguez de Leitura est un édifice du plus pur style Manoelino, il est dû exclusivement à la colonie portugaise. Les belles salles richement décorées et meublées de cet établissement méritent d'être visitées. Il faut encore signaler l'Imprimerie Nationale, édifice d'un style gothique anglais très ornementé; la Bourse et l'Hôtel des Postes qui se trouvent dans la rue 1° de Março; ce dernier édifice semble bien insuffisant pour l'énorme développement pris par le service postal du Brésil.

Cattete est la résidence du Président de la République, c'est un grand édifice carré de deux étages. L'extérieur n'en est pas très imposant; en revanche l'intérieur, d'un goût sévère, impressionne favorablement.

Le petit palais édifié sur l'île Fiscale est un vrai bijou de granit sculpté; le Musée National, situé Quinta da Boa Vista, mérite d'être visité; il se trouve sur une éminence, au milieu d'un grand parc. Parc et Musée semblent un peu abandonnés; les jours de visite sont le jeudi et le dimanche, et encore de 11 heures à 2 heures seulement, c'est tout à fait dérisoire. On y remarque surtout la magnifique collection se rapportant à l'ethnographie du Brésil et à son histoire naturelle. A l'entrée, on aperçoit un énorme monolithe, le *Bendego*, trouvé dans l'État de Bahia, d'où il fut transporté à Rio en 1888; quelques fragments en furent détachés avant son entrée au Musée, il pesait 5.360 kilos.

Il y a à Rio, où la bienfaisance et la philanthropie sont largement pratiquées, une quarantaine d'hôpitaux et établissements de bienfaisance. L'hôpital le plus remarquable est sans contredit celui de la Santa Casa de Misericordia, il a à sa chargè l'Assistance Publique; ce sont les professeurs de l'Académie de Médecine, contiguë à l'hôpital, qui ont la charge du service. Cet établissement jouit d'un énorme revenu, il possède plus de trois cents immeubles dans la capitale; il soutient aussi quantité d'établissements de bienfaisance.

Il va sans dire que Rio de Janeiro possède un grand nombre d'églises, mais la grande majorité ne mérite que peu d'attention, elles appartiennent toutes à un style jésuite, lourd et sans goût, et ne sont d'ailleurs que des copies de copies. Toutefois, quelques-unes méritent une mention spéciale, ce sont : l'église da Candelaria, la plus belle et la plus vaste de toutes, elle a été décorée par le peintre João Zepherino da Costa; on y remarque surtout le portail extérieur tout en bronze admirablement travaillé. Cette église, qui renferme de grandes richesses, des marbres précieux, des pièces d'orfèvrerie, mérite d'être visitée. L'église S. Francisco de Paula, située sur la place du même nom, est assez sobre d'ornement; elle est cependant fort belle et très fréquentée. L'église du Carmo est aussi intéressante, ainsi que la Cathédrale, l'ancienne chapelle impériale qui lui est contiguë rua 7 de Setembro et rua 1° de Março. Il faut noter aussi les anciennes églises de S. Bento et de S. Francisco da Penitencia, faisant partie des couvents de ce nom.

Parmi les places et jardins qui égaient Rio par leur verdure

incomparable, il faut signaler la praça da Republica, praça Tiradentes ou du Rocio, le Largo Machado et la Paseio Publico, etc.

VIII. — Rio est, de toute l'Amérique du Sud, la ville la mieux pourvue de communications; les tramways sont très nombreux, on les rencontre partout, ils marchent avec régularité et, quoi qu'on en dise, la façon dont est comprise l'administration est excellente. Rio d'abord, puis Buenos-Ayres et New-York sont les trois villes du monde où on en voit le plus; les voitures, ouvertes et coquettement construites en général, se suivent sans intervalle appréciable, dans tous les sens, desservant les faubourgs les plus éloignés. Les bonds (1), c'est le nom qu'on donne à Rio aux tramways, sont vraiment le moyen de communication démocratique par excellence; ils sont employés par toutes les classes sociales, il n'y a, en général, qu'une seule catégorie, mais quelques lignes remorquent des voitures pour le menu peuple. Les bonds, presque tous à traction électrique, servent donc à tous, et ce n'est pas peu que de desservir une ville de plus d'un million d'habitants qui s'étend sur un énorme espace.

Il y avait, primitivement, cinq compagnies desservant les différents quartiers et faubourgs de Rio : Jardin Botanico, Carioca, S. Christovão, villa Izabel et Carris Urbanos. Ces trois dernières ayant été achetées par la puissante Compagnie américaine : « The Rio de Janeiro Tramway Light and Power », ces Compagnies sont actuellement au nombre de trois.

La Compagnie du Jardin Botanique, dont toutes les voitures sont à traction électrique, possède onze lignes desservant les quartiers les plus aristocratiques de Rio de Janeiro ; le service est excellent et le personnel poli, on considère les services de cette grande Compagnie, qui est brésilienne, comme meilleurs que ceux de la Light and Power; les deux nous ont parus également bons. Parmi le très grand nombre de lignes desservies par la « Light », il en est quelques-unes encore mues par traction animale, mais les cariocas (2) font une guerre acharnée à ces tramways, vestiges archaïques d'une autre civilisation, disent-ils;

(1) Bonds, en raison des titres qui furent émis (bonds en anglais) au moment de la fondation de la compagnie des transports urbains.

(2) Flumineuse et cariocas, noms donnés le premier, aux habitants de Rio de Janeiro Etat, et le second à ceux de la capitale.

ces lignes, d'ailleurs, sont peu à peu supprimées et, dans quelques mois, elles auront complètement disparu.

Que ce soit entre les mains de la Compagnie du Jardin Botanique ou de la « Light and Power », les bonds font des affaires splendides; les habitants de Rio ne sont guère bons marcheurs et les distances sont considérables ; les voitures, qui roulent aussi bien la nuit que le jour, ne manquent jamais de voyageurs, et, à certaines heures, il y a même une trop grande affluence. Les prix sont relativement bon marché, surtout si on considère la distance parcourue; ils sont de 100 à 200 reis (0,15 ou 0,30) sur les lignes de la Light; de 200, 300 et 400 reis pour la Compagnie du Jardin Botanique ; le prix le plus élevé comprend tout le parcours des lignes Gavea, Leme, Ipanema, Copacabana, sur les rives de l'Atlantique; la distance parcourue est considérable.

Les véhicules de cette dernière Compagnie partent de l'Avenida Central, sous l'hôtel de ce nom. La Light a trois points de départ : 1° le Carceller, en face la rue 1° de Março, pour les Carris Urbanos à traction animale; 2° la place 15 Novembre pour la section « Villa Izabel » ; 3° la place S. Francisco, pour la section S. Christovão.

La Compagnie *Ferro-Carril Carioca* est, comme le Jardin Botanique, une Compagnie brésilienne à traction électrique, dont le service est excellent. La station initiale est située près de la place Carioca, derrière l'hôtel Avenida. Cette ligne dessert les parties du mont Santa Thereza, jusqu'au Sylvestre, point d'intersection avec le chemin de fer à crémaillère qui monte au Corcovado. Il y a trois sections entre la Carioca et le Sylvestre, Curvello, França et Lagoinha; le prix du voyage est respectivement de 300, 400, 600 et 800 reis jusqu'au point terminus. Le dimanche, le prix aller et retour du parcours total est de 1.000 reis. Ce voyage est réellement fort beau; les bonds passent tout d'abord sur l'ancien aqueduc dos Arcos, gravissent les pentes de Santa Thereza, laissant apercevoir partout des points de vue admirables sur la ville et la baie, puis on atteint le Sylvestre en traversant une végétation touffue et parfumée.

IX. — Outre les bonds qui sont le plus usités et qui circulent avec une activité inconnue en Europe, Rio dispose encore de voitures de places, d'automobiles et de bateaux comme moyens de transport.

Il y a aujourd'hui, à Rio, un nombre important d'automobiles; le tarif en est relativement élevé, mais ce moyen de locomotion convient admirablement aux personnes pressées et aux voyageurs qui, au cours d'une escale, n'ont que quelques heures à passer dans la capitale. On trouve aussi, dans les points de débarquement aux gares, sur les places publiques, des calèches ou victorias, connues sous le nom général de « carro », et surtout des tilburys, petits cabs à deux roues pour une seule personne.

Il y a un tarif édicté par la municipalité réglementant le prix de transport par automobiles, tarif auquel les conducteurs ne se soumettent guère.

Chaque course en automobile (parcours par section) coûte 2.000 reis et 500 reis par personne en plus; à l'heure, les prix seront les suivants : 1re heure, 8.000 reis pour une ou deux personnes; chacune des heures suivantes 4.000 reis et, pour chaque personne en plus, un milreis (1).

En voiture (victoria), la première heure, 6.000 reis pour une ou deux personnes, chacune des heures suivantes 3.000 reis et un milreis pour chaque personne en plus. La course, 2.000 reis par section, pour une ou deux personnes, et 500 reis pour chaque personne en plus.

En tilbury, la course est de 1.000 reis, la première heure 4.000 reis et les suivantes 2.000 reis. Malgré ces tarifs, il est prudent, nous le répétons, de s'entendre à l'avance avec les conducteurs et de faire son prix. En général, on fait payer la première heure d'automobile 12 et 15.000 reis, les heures suivantes 8 et 10.000. Les cochers de victorias demanderont 5 à 6 milreis pour déposer à domicile de deux à trois voyageurs, on fait généralement prix à 4 milreis. Quant aux tilburys, ils se conforment assez généralement au tarif, mais il est bon de faire prix au préalable. Il existe bien un tarif pour les voitures de place avec taximètre, il est de 1.400 reis pour un parcours de 1.600 mètres et 200 reis par fraction de 400 mètres pour une ou deux personnes, mais nous avouons n'avoir jamais découvert aucun véhicule muni de cet appareil. Son emploi serait certainement aussi avantageux pour les voyageurs que pour les loueurs de voitures.

(1) Le milreis que l'on peut considérer comme l'unité monétaire du Brésil, vaut au change actuel 1 fr. 55.

En outre de ces automobiles et voitures de place, on trouve de nombreux loueurs de voitures de remise, de toutes formes, attelées de bons chevaux; tous ces équipages sont loués à des prix raisonnables.

X. — Il est trois excursions que les voyageurs séjournant à Rio ne manquent jamais de faire, celles du Jardin Botanique, du Corcovado et de la Tijuca. Le Jardin Botanique, célèbre dans le monde entier pour ses magnifiques allées de palmiers, se trouve situé à 10 kilomètres environ du centre de la ville, au pied des monts de la Gavea et du Corcovado. La fameuse allée se trouve à l'entrée du jardin, elle a près de 800 mètres de longueur et compte 134 palmiers de 25 mètres de hauteur et d'un mètre de circonférence. Cette allée, dite Centrale, est coupée par une autre comptant 140 palmiers de 22 mètres de haut en moyenne. Il y a en outre de splendides allées de bambous, de manguiers, de jaquiers; il renferme un grand nombre d'arbres fruitiers, autrefois inconnus au Brésil et qui en sont sortis pour se répandre dans tout le pays, par exemple l'arbre à pain, l'avocotier, le jaquier; on y voit un flamboyant colossal dont les racines jaillissent hors du sol, des piassaba, palmiers des États du Nord qui possèdent autour du tronc une quantité de fibres enroulées servant à fabriquer de bonnes cordes.

Le Jardin Botanique a pour directeur un botaniste érudit, auteur d'œuvres importantes, M. le Dr Barbosa Rodrigues, qui a classé méticuleusement les 60.000 variétés de plantes que renferme le jardin. Celui-ci, qui a 640.000 mètres carrés, a d'ailleurs été complètement réorganisé par son directeur actuel.

On se rend très facilement au Jardin Botanique, en voiture, automobile ou tramway; ces deux derniers moyens sont les plus rapides. Le mieux est de prendre à l'Avenida Central les tramways portant l'indication «Jardin Botanico» ou «Gavea» qui pour 400 reis arrêtent le visiteur à la porte même du jardin.

XI. — L'excursion du Corcovado est tout aussi obligatoire, on s'y rend au moyen des mêmes bonds de la Compagnie Jardin Botanique portant l'indication Larangeiras ou Aguas Ferreas qui aboutissent tout près de la station Cosme Velho, point de départ du chemin de fer à crémaillère qui fait l'ascension de la montagne. Cette voie ferrée, longue de 3 km. 500, grimpe le long de la montagne, traverse le vallon du rio Sylvestre sur un magni-

fique viaduc perdu au milieu de la végétation; jusqu'à la station de Paineras, la locomotive gravit péniblement des pentes de seulement 25 p. 100, puis elle aborde la dernière partie; là, la voie qui serpente sur la croupe du Corcovado atteint, sur plus de 200 mètres, 39 p. 100 de rampe; le point terminus est à l'altitude de 670 mètres, et le pavillon qui a été construit au sommet, le Chapeo do Sol, n'est qu'à 710 mètres.

Dans ce parcours, on jouit du plus merveilleux spectacle qui se puisse rêver. Nous comprenons que tous ceux qui ont fait cette excursion en aient été enthousiasmés; toutefois, une description ne peut donner une idée complète de la beauté du spectacle qu'on a sous les yeux. Le voyageur n'a pas besoin de parcourir tout le Brésil pour connaître son admirable flore tropicale ou admirer la splendeur de ses forêts vierges; il verra tout cela en gravissant le Corcovado. Le chemin de fer, composé d'un seul wagon, passe à travers la végétation la plus touffue, la flore la plus luxuriante; partout on voit sourdre l'eau des flancs de la montagne. Sur les bords du chemin de l'ancien aqueduc de Carioca, se dressent des fougères aux troncs trapus, des bananiers, des arbres immenses, des plantes de nos serres d'Europe, mais combien changées en dimensions.

A l'extrémité de la voie, un petit chemin en labyrinthe creusé dans le roc conduit au sommet où existe le pavillon en fer dont nous avons parlé; il sert au voyageur à se mettre à l'abri de la pluie ou du soleil. Un peu plus loin, une petite plate-forme permet d'embrasser, d'un coup d'œil, un des plus beaux spectacles qu'on puisse voir au monde. Le visiteur reste muet de surprise, là le Corcovado descend à pic vers le Jardin Botanique et domine la capitale et les merveilleux sites d'alentour; la baie tout entière, large de 28 kilomètres, longue de 80, avec la centaine d'îles qui apparaissent comme rapetissées par la distance; les quartiers se reconnaissent au réseau plus ou moins régulier de leurs voies, les toits de toutes formes s'étagent, se succèdent, jalonnés de clochers et de dômes. Les maisons de la ville se groupent en masse compacte, la baie est semée d'embarcations et de navires; des montagnes aux formes bizarres se découpent dans le ciel tout à l'entour, partout des forêts s'étendent. L'impression est pleine de grandeur et inoubliable.

Le petit chemin de fer du Corcovado est à l'heure actuelle

MARCEL DUBOIS,
Professeur de Géographie coloniale à la Sorbonne,
Président de la Société d'Économie politique nationale,
Membre du Comité de la Ligue maritime française.

La Crise Maritime

Un fort volume in-8° écu . . . 6 fr.

Le déclin de notre marine marchande et les progrès que réalise, à ses dépens, la concurrence étrangère, sont des faits malheureusement certains et sur lesquels il importe d'éclairer l'opinion publique française, trop volontiers indifférente ou insuffisamment avertie. M. Marcel Dubois, l'éminent professeur à la Sorbonne, consacre à l'examen de ce grave problème un livre d'analyse rigoureuse et de documentation précise, préface d'une série d'études où des spécialistes distingués s'attacheront à propager les idées d'expansion maritime. L'auteur a voulu dégager la vérité de toute atténuation et de tout compromis, avec le souci de stimuler notre indolence, sans provoquer notre découragement.

La décadence actuelle de notre marine tient à des causes variées, à nos divisions politiques, à l'égoïsme des intérêts locaux, au système de l'inscription maritime, à nos incohérences économiques et administratives; elle provient surtout de notre manie humanitaire. L'Allemagne, forte des avantages que nous lui concédons sans réciprocité, nous supplante et nous envahit. Certains de nos ports, tel Cherbourg, lui appartiennent en fait. Elle accapare le trafic de nos colonies et multiplie partout ses empiétements. Danger militaire aussi bien que commercial.

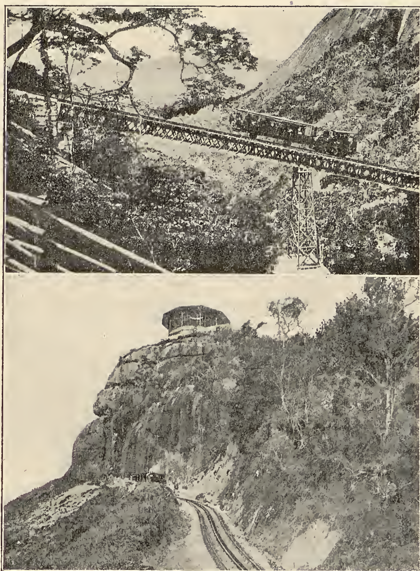
Au mal il faut opposer les remèdes : d'abord une réforme de nos mœurs politiques, la concentration des intérêts privés dans l'intérêt national, une meilleure solidarité de notre marine avec nos systèmes de transport et avec notre industrie, une moindre dispersion de nos ports, le

perfectionnement de nos arsenaux, surtout, au lieu de notre collectivisme maritime, un protectionnisme naval fondé sur le principe de réciprocité.

L'ouvrage de M. Marcel Dubois, très moderne par le « réalisme » de ses tendances, abonde en vues originales et saisissantes, et les discussions économiques y revêtent une précision lumineuse et vivante, où s'affirme la pure tradition française.

TABLE DES MATIÈRES

modifié, la traction qui était à vapeur est devenue électrique; déjà lors de notre passage les travaux d'installation de la force étaient presque achevés. Il y a des heures réglementaires pour opérer l'ascension du Corcovado, mais l'administration accorde



Rio de Janeiro. — Ascension du Corcovado.
Le pont du Sylvestre et le Chapeo do Sol.

des trains spéciaux lorsqu'il y a un minimum de vingt personnes ou qu'on lui paie la somme équivalente. Le prix du voyage aller et retour est de trois milreis. (Le milreis vaut 1 fr. 55.)

XII. — La Tijuca est un des faubourgs les plus éloignés et les plus enchanteurs de Rio de Janeiro, dans un site magnifique,

au sommet d'un mont dont il porte le nom; là, les beautés naturelles ont été encore augmentées par la main de l'homme.

Par les tramways de la Light, avec plaque Tijuca, Alto Boa Vista, ou Villa Izabel, on arrive rapidement au pied de la Tijuca, où on prend un funiculaire électrique qui gravit la montagne en serpentant et finit par atteindre le plateau de Boa Vista, à près de 14 kilomètres de la ville; la dépense est de 1.500 reis.

La Tijuca offre au touriste des sites aussi remarquables que ceux du Corcovado, ils sont cependant dispersés sur un horizon plus vaste; la forêt, soignée comme un jardin, renferme des essences qu'il a fallu aller chercher loin de Rio de Janeiro. Il y a dans la Tijuca des avenues longues de 20 kilomètres qui la sillonnent en tous sens; on y rencontre des grottes, des cascades, des ravins où les eaux tombent d'une hauteur de 30 mètres; des pavillons de toutes formes égaient les clairières. A travers les allées percées on peut parvenir au sommet du Pic de la Tijuca à une altitude de 1.022 mètres. De là on découvre, paraît-il, car nous n'avons pas eu le courage de franchir la distance qui sépare l'Excelsior du Pic, un panorama incomparable qui serait supérieur à celui du Corcovado. Les efforts dépensés pour atteindre le sommet de la Tijuca seraient ainsi largement récompensés.

De la station de Painera, sur le Corcovado, on peut se rendre à la Tijuca en suivant le chemin de l'aqueduc du Carioca; au bout d'une heure le touriste se trouvera au Ponte do Inferno, c'est un pont en fer fixé dans la roche, d'une longueur de 100 mètres; une fragile barrière sépare le piéton d'un abîme obstrué en partie par une dense végétation. En suivant la même route, on atteindra la Tijuca après trois heures d'une marche rapide.

Il y aurait bien d'autres promenades à signaler, parmi lesquelles celles à l'île Paqueta, à l'île du Governador, aux plages d'Ipanema, de Copacabana, de Leme, d'Ygrejinha, etc., mais l'espace nous manque et nous arrêterons là ces descriptions déjà trop longues.

XIII. — Outre le Théâtre Municipal, il existe à Rio une dizaine de salles de spectacle, dont les meilleures sont le théâtre Carlos Gomes, Theatro Lyrico, Pedro de Alcantara, S. José, Palace-Théâtre, etc., puis un grand nombre de cinématographes fort bien montés; ces salles, qui pullulent, font en général des recettes

considérables. L'hiver, Rio est visité par d'excellentes troupes françaises, italiennes, allemandes, espagnoles et portugaises; on y joue le drame, la comédie, l'opérette et l'opéra; les plus grands artistes du Vieux Monde ont passé sur la scène de la capitale. Dans ces circonstances, le prix du fauteuil, qui est ordinairement de 5 milreis, s'élève à 20 et même 30; celui de la loge passe de 30 milreis à 100 et 150 milreis.

Les clubs sont très nombreux à Rio et très fréquentés, on y joue beaucoup, mais l'été c'est, avec les promenades, l'unique distraction, car, en général, le Brésilien va peu au café, surtout la nuit. L'animation des rues diminue vers minuit ou une heure du matin dans les quartiers du centre et beaucoup plus tôt dans les faubourgs; la vie reprend vers 6 heures du matin.

XIV. — Les étrangers trouvent à Rio de Janeiro un certain nombre d'hôtels dits de premier ordre; tout est relatif, car ce qui manque le plus à Rio, ce sont les bons hôtels. Parmi les meilleurs figurent : l'hôtel *dos Estrangeiros*, qui possède 120 appartements d'une à trois pièces chacun, bains chauds et froids, douches, électricité, etc. Le prix de la pension varie de 12 à 20 milreis, vin non compris.

L'hôtel *Avenida* est le plus central, situé en pleine Avenida, c'est un vaste caravansérail de 250 chambres, dans un édifice d'assez bon aspect; il y a ascenseurs, électricité, bains, etc., la pension varie également entre 10 et 18 milreis par jour, suivant les appartements. La table y est moins mauvaise qu'ailleurs; ces deux établissements ont des succursales à Larangeiras, car les chambres sont continuellement occupées. Il y a encore le Grand-Hôtel *International*, situé sur les pentes du Sylvestre, loin de la ville; on s'y rend par le chemin de fer Carioca, de même pour l'hôtel Santa Thereza sur le mont de ce nom, on y va par le même tramway électrique.

Il y a encore l'hôtel *Pensão-Verdi*; le *Grand Hotel* où les prix varient de 8 à 15 milreis par jour. Puis d'autres encore, inférieurs, mais encore acceptables pour des bourses moyennes. La construction à Rio d'hôtels pourvus de tout le confort moderne serait une opération sans aléas et d'un rendement élevé; le gouvernement favoriserait d'ailleurs la création de ces hôtels.

Rio de Janeiro possède aussi un grand nombre de restaurants,

mais peu de bons, c'est encore une lacune à combler; ces restaurants sont naturellement de toutes catégories, dans les uns on déjeune pour 1.200 ou 1.500 reis, les prix s'élèvent ensuite jusqu'à 4 milreis sans vin, prix fixe; il est aussi des maisons où les notes prennent la même proportion que celles du Café Anglais. On trouve aussi dans la capitale un grand nombre de pensions de tous ordres, où viennent loger les étrangers et Brésiliens sans famille. Il en est où on trouve pension table à partir de 60 à 70 milreis par mois, dans d'autres ces prix s'élèvent à 150 et 200 milreis. Dans les pensions de premier ordre les chambres ou appartements peuvent se payer 150 et 200 milreis.

En résumé, on paie dans les pensions moyennes 8 milreis par jour, chambre et nourriture (sans vin), les heures de repas sont fixes. Il en est où on obtient une chambre et nourriture pour 140 milreis par mois, la cuisine y est brésilienne.

Un certain nombre de personnes, notamment des étrangers, ayant la jouissance d'immeubles entiers, louent des chambres meublées aux personnes qui n'ont pas de famille, le plus souvent ils donnent aussi pension. La plupart de ces maisons n'ont que quelques chambres, trois ou quatre parfois; ce qui fait qu'on y mène une existence toute familiale.

XV. — Les loyers sont extrêmement chers à Rio; une famille peu nombreuse ne peut compter se loger à moins de 150 milreis par mois et plus, suivant l'importance de l'appartement; dans les quartiers excentriques, les prix sont moins élevés. Un appartement moyen ou des bureaux dans le centre des affaires coûtent de 300 à 800 milreis. Les boutiques et les magasins se louent des prix encore plus élevés; mais là se présente une question qui intéresse non seulement les industriels, négociants et commerçants de toutes classes, mais aussi les hautes sphères gouvernementales, car la question locative est indiscutablement de celles qui touchent au développement d'une cité, et cette question, qui est résolue à Rio de Janeiro de la façon la plus arbitraire par les propriétaires, surtout pour les locaux commerciaux, est de celles qui sont certainement des plus préjudiciables au commerce d'une ville.

Il est généralement admis, en principe, qu'un immeuble doit rapporter, à Rio de Janeiro, de 12 à 15 p. 100, mais en réalité un grand nombre de maisons profitent d'un loyer de 30 et 40 p. 100

de leur valeur approximative. A ceci, il n'y a rien à dire; tant mieux pour les propriétaires qui profitent de la situation de leurs immeubles et de la loi de l'offre et de la demande, mais la chose devient bientôt d'un arbitraire invraisemblable pour nous. Ainsi, lorsqu'une personne veut s'assurer par contrat la jouissance d'un local, contrat qui ne dépasse jamais dix ans et qui est le plus souvent de quatre, six et huit ans, le propriétaire exige une gratification, pot-de-vin, ou denier à Dieu, extrêmement élevée, qui représente parfois la cinquième ou sixième partie de la valeur immobilière ! Cette coutume routinière qui doit certainement être portugaise, se nomme *chaves* (clefs) ou *luvas* (gants). Ce denier à Dieu est absolument indépendant du prix du loyer que le locataire paie chaque mois. Le contrat une fois achevé, c'est-à-dire au bout de cinq ou six ans, la même gratification, le même pot-de-vin pourra être exigé par le propriétaire, et ainsi à l'expiration de chaque bail. On le voit, il n'y a là rien de commun avec les six mois d'avance exigés en garantie de loyers par nos propriétaires.

Cette coutume absurde et arbitraire, qui fait qu'un commerçant voulant fonder un établissement doit, en plus d'un loyer considérable, gaspiller sans profit une somme élevée, ajoute encore aux lourds fardeaux qui pèsent sur le commerce ; impôts, patentes, droits d'entrée prohibitifs, augmentent en effet des frais déjà considérables. Il ne faut donc pas s'étonner que, au détail, le prix des objets soit quatre ou cinq fois supérieur au prix d'achat : le consommateur, comme toujours, supporte le fardeau. De cet état de choses, il résulte souvent que des Européens, venus à Rio pour y installer une industrie nouvelle ou un commerce régulier, se découragent après étude et s'en vont porter ailleurs leur expérience et leurs capitaux, ignorant ou ne voulant pas employer les ruses dont nombre de négociants se servent pour tourner les difficultés. Cela en ce qui concerne plus particulièrement les locaux commerciaux.

Pour les locaux et appartements, les propriétaires font preuve d'une méfiance maladroite. Dans la plupart des cas, on ne peut guère prétendre à prendre possession d'un appartement si on n'apporte au propriétaire la garantie notariée d'un commerçant de quelque surface. De cette façon, étrangers ou Brésiliens de l'intérieur doivent supporter plus ou moins longtemps

les frais assez élevés de l'hôtel, jusqu'au moment où, s'étant créé des relations, ils trouveront un répondant. Ils peuvent aussi entrer en affaire avec une des agences spéciales fondées à cet effet qui, moyennant une commission de 30 à 40 p. 100 sur le prix mensuel de la location, présenteront aux propriétaires des répondants plus ou moins fictifs qui disparaissent au bout de quelque temps. Au lieu de demander, comme en Europe, trois ou six mois de loyer d'avance, ce qui est une garantie bien suffisante, les propriétaires qui préfèrent suivre cette routine sont souvent frustrés de loyers importants parce qu'en voulant faire un choix spécial, ils sont la dupe de combinaisons contre lesquelles ils n'ont aucun recours. Il existe déjà nombre de propriétaires plus raisonnables qui ont adopté notre système de la garantie par loyer d'avance, mais ce procédé est loin d'être généralisé.

La presse, qui sans doute ne subit pas cet état de choses admis depuis longtemps, n'en parle jamais, sans doute parce que ses finances ne sont pas engagées par cette anomalie si préjudiciable à tous ; elle rendrait cependant un grand service au commerce en attirant l'attention des pouvoirs publics sur un aussi étrange abus des droits des propriétaires.

XVI. — Rio est aujourd'hui abondamment pourvu d'eau, celle-ci est libéralement distribuée dans tous les faubourgs ; cette eau jouit d'une excellente réputation réellement justifiée, elle est des meilleures qui soient et on la boit réellement par plaisir. Autrefois, la capitale fédérale ne disposait que de l'eau qui découlait des monts au nord du Corcovado, laquelle était amenée par l'aqueduc da Carioca. En 1902, les réservoirs de distribution étaient au nombre de 29, faisant une distribution journalière de 160.214.000 litres. Depuis, deux rivières ont été captées à 60 kilomètres de la ville et amenées à grands frais jusqu'au splendide parc des eaux de Pedregulho — ce qui augmente de plus d'un tiers la disponibilité en eau. Chaque habitant dispose de près de 400 litres d'eau par jour.

Les épaisses forêts qui entourent Rio protègent les sources des rivières où l'eau est captée ; ces forêts sont la propriété de l'Etat, et il est interdit de les exploiter. Toutefois, comme pour la Tijuca, on a ouvert dans ces forêts des routes, sentiers et chemins pour les touristes.

XVII. — La police est au Brésil une institution militaire,



Rio de Janeiro. — Avenida Central.

réorganisée par le décret du 3 janvier 1907; l'apparence des agents de police est celle des troupes de l'armée; à Rio cependant, ils portent en brassard une plaque en cuivre portant le numéro d'ordre et celui de la section à laquelle l'homme appartient. Le service de police du District fédéral est placé sous le contrôle suprême du Président de la République et directement sous la dépendance du ministre de la Justice, assisté du chef de police; ces troupes sont commandées par un officier supérieur tiré de l'armée. Le chef de la police est en outre secondé dans l'exercice de ses fonctions par trois délégués, des commissaires, des inspecteurs et des agents. Le corps de police de Rio se divise en cavalerie et infanterie; la première possède 500 chevaux et la seconde forme quatre bataillons de 500 hommes chacun, ou à peu près. Délégués, commissaires et agents disposent de voitures automobiles pour se rendre rapidement sur les lieux où leur présence est exigée.

La composition du corps de police est la même que celle de l'armée, c'est-à-dire d'individus recrutés par engagement. Quoique considérablement amélioré, ce corps n'est pas en grande faveur auprès de la population, sans doute en souvenir d'anciens abus; d'après leurs origines, il est d'ailleurs difficile d'obtenir de tous ces agents une distinction parfaite du tort ou de la raison, c'est surtout le tact et l'aménité qui leur font défaut. On nous a parlé en outre d'un certain antagonisme qui régnerait entre les forces de terre et de mer d'une part, et la police militaire, mais il semble que cette animosité soit déjà bien ancienne si toutefois elle a existé.

Depuis quelques années, le corps de police est secondé à Rio de Janeiro par un corps de gardes civils comprenant un peu plus de 1.500 hommes; cette institution mérite les plus grands éloges. Les hommes dont ce corps est composé paraissent, en général, fort bien choisis, polis, courtois, obligeants. Ils sont vêtus d'un costume bleu marine foncé orné de soutaches noires, d'une casquette plate avec l'écusson de la ville, ils ne portent pas d'armes; la population n'a qu'à se louer de ses *guardas civis*. La nuit, la police officielle est encore secondée par le service des compagnies de *guardas nocturnes* (gardes nocturnes) dont il existe des postes dans tous les quartiers. Ces compagnies, qui ne fonctionnent que la nuit, sont payées par les habitants de la zone confiée à leur surveillance.

Le corps des pompiers de Rio de Janeiro a, comme à Paris, une organisation militaire; c'est un corps d'élite, où les hommes de couleur sont rares. Il existe trois postes principaux dans la ville et de nombreuses stations, la caserne centrale se trouve sur la Praça da Republica ; le matériel est des plus modernes : électrique et à vapeur. La caserne des pompiers de Rio mérite une visite et, en général, on peut dire que ce corps est digne d'une mention spéciale et peut être considéré comme l'égal des similaires étrangers.

Le service des ambulances urbaines est assez bien organisé, il est entièrement fait à l'aide de voitures automobiles ; toutefois, ces voitures sillonnent les rues de Rio avec une vitesse telle qu'on se demande parfois si, pour porter secours à un malade, elles ne vont pas laisser derrière elles quelques éclopés.

XVIII. — Rio de Janeiro est profusément éclairé au gaz et à l'électricité. Cette dernière lui est fournie ainsi que la force par la puissante Compagnie canadienne « Light and Power », la Light comme on dit communément là-bas. Cette Compagnie, qui a acheté la presque totalité des lignes urbaines, procède à leur unification et a certainement contribué à doter Rio de moyens de communication excellents.

« La Light » fut fondée par le Dr Mackensie venu à Rio pour y trouver un climat plus doux que celui de la terre natale ; il y découvrit un vaste champ d'action pour son activité et il y resta. On dit que les capitaux de la « Light » sont importés de New-York et de Toronto : il y a là tout au moins exagération, car une grande partie de ces capitaux sont constitués par des apports français et belges. Cette Compagnie est tout à fait digne d'être mentionnée, car après avoir installé la traction, le gaz et le téléphone à Rio de Janeiro, elle a organisé également le service des tramways de São Paulo. La « Light » a fait construire une usine de force hydro-électrique absolument colossale ; ces travaux, qui donneront à Rio une force électrique inépuisable, consistent dans la captation d'une rivière située à 80 kilomètres de la ville. La rivière arrêtée doit être transformée en un lac immense encaissant 220.000.000 de mètres cubes d'eau.

La Light semble moins heureuse dans la construction des chemins de fer. Pour la force et la traction, elle est concurrencée à Rio par les maisons Gaffrée, Guinle et C°, firme brésilienne, qui,

dans plusieurs villes comme Bahia, donne la force et la traction. Il y a quelque temps, un mouvement a été initié pour rendre la Light antipathique à la population. Quoi qu'on puisse dire et par ce que nous en avons vu, son service est loin d'être mauvais et cette Compagnie contribue puissamment au développement de Rio.

Il n'est pas nécessaire, maintenant, de nous étendre davantage sur Rio de Janeiro; sa réhabilitation comme ville salubre est un fait accompli, le climat n'y a jamais été malsain; ce qui existait était dû aux mauvaises conditions hygiéniques et à la construction défectueuse de la ville. Le climat est chaud, fait qui n'est pas dû à la position géographique, mais à l'humidité dont l'air est saturé et aussi à ce que les morros ou collines dont la ville est parsemée empêchent la libre entrée de l'air et des vents. Aujourd'hui que quelques-uns de ces monts ont été rasés, l'air entre abondamment dans les nouvelles avenues.

En résumé, Rio est une fort jolie ville, avec des avenues majestueuses, des faubourgs enchanteurs, un pavage modèle, un éclairage éblouissant, un service de tramways excellent, police et service de gardes civils corrects. Pour faire de cette capitale la ville préférée des touristes aussi bien européens qu'américains, il faudrait à peine de légères modifications : supprimer les anciens kiosques qui sont comme des taches noires dans certaines rues de la capitale; créer des hôtels modernes où se trouverait le confort recherché par le voyageur; en finir avec la manière grossière et vexatoire usitée par les agents des douanes pour visiter les bagages, comme si les passagers, ceux de première classe comme les autres, étaient tous des contrebandiers. Enfin, abolir ce droit de 35 milreis par tête que doit payer toute personne qui sort du pays.

Ceci fait, Rio de Janeiro, plus accessible, sera une des plus belles villes du monde, recherchée par les voyageurs riches, particulièrement ceux du Rio de la Plata, qui, l'hiver, viendront y chercher un climat plus doux, loin du froid humide qui règne à cette époque dans ces régions.

CHAPITRE II

APERÇU GÉOGRAPHIQUE, HISTORIQUE, ADMINISTRATIF ET POLITIQUE

I. Superficie, limites. — II. Agrandissements territoriaux. — III. Population. — IV. Aspect physique. — V. Climat. — VI. Notes historiques. — VII. Les sept présidents du Brésil et leur œuvre. — VIII. Division politique des Etats. — IX. Composition des Chambres, périodes présidentielles de l'Union et des Etats. — X. Orientation politique des partis. — XI. Ministères et ministres. — XII. Favoritisme. — XIII. Elections présidentielles, M. Ruy Barbosa et le nouveau président maréchal Hermes da Fonseca. — XIV. Quelques hommes, Rio Branco, etc...

I. — Les États-Unis du Brésil occupent aujourd'hui un rang trop élevé dans la famille des nations pour qu'il soit besoin d'en tracer ici une description géographique détaillée. Nous nous bornerons donc à donner quelques indications géographiques historiques, politiques et administratives, renseignements qui peuvent avoir leur utilité.

Comme on le sait, le Brésil occupe la moitié de l'Amérique du Sud, de l'équateur, qui coupe l'Amazone à son embouchure au 32e degré de latitude sud. Les limites de cet immense État sont faciles à définir, car il confine à tous les pays de l'Amérique du Sud, sauf à l'Équateur et au Chili. Le littoral brésilien s'étend sur plus de 5.000 milles sur l'Océan atlantique; quant à la superficie du pays, il semble qu'on ne soit pas tout à fait d'accord sur le chiffre total : d'aucuns lui donnent 8.300 kilomètres carrés, d'autres 8.528.000; mais ce pays, déjà si vaste, s'est encore beaucoup agrandi depuis les premières évaluations, en raison des acquisitions récentes, contestation de frontières, dont les arbitrages ont été rendus en sa faveur. Sa superficie peut donc être évaluée à près de 9.000.000 de kilomètres carrés, on dit 9.075.000, à peu près celle des États-Unis.

II. — Ces chiffres sont approximatifs, naturellement, mais si

on considère que l'arbitrage de Berne, dans la question du contesté franco-brésilien, lui a donné près de 300.000 kilomètres carrés, celui, plus ancien, de Cleveland, dans la question du territoire de Misiones, une région plus grande encore à laquelle il faut ajouter le territoire de l'Acre, de 200.000 kilomètres carrés, ils sont bien près de la vérité. Tous ces arbitrages réglés en faveur du Brésil, grâce à l'habileté du baron de Rio Branco, son adroit ministre des Affaires étrangères, ont encore augmenté l'influence économique de la Confédération sur d'immenses régions qui ne lui appartiennent pas, mais dont elle tirera tout le bénéfice.

C'est tout d'abord en raison des facilités de communication que présente l'Amazone, l'Ucayali, le Jurua, le Javary et autres affluents de l'ouest, tout le trafic de l'Amazonie péruvienne s'opérant par les États d'Amazonas et de Para. D'autre part, grâce à l'acquisition de l'Acre et surtout à la construction du chemin de fer du Madeira au Mamoré, c'est le commerce de tout l'Orient bolivien s'écoulant par le grand fleuve.

Au sud-ouest encore, toute la région bolivienne, depuis la Paz, pourra écouler ses produits par le chemin de fer du nord-ouest, qui, après avoir traversé les États de São Paulo et Matto Grosso, viendra aboutir à Corumba, sur le Paraguay. Cette dernière ligne, qui atteint aujourd'hui le rio Parana, ne sera complètement achevée que dans deux ans, suivant les ingénieurs, mais il faudra bien compter trois années.

III. — En ce qui concerne la population qui peuple l'immense territoire brésilien, il est difficile d'en donner un chiffre exact, même quelque peu approximatif; quelques recensements ont été tentés, il est vrai, en 1872 et 1890; mais ces recensements n'ont guère fourni de résultats probants. Dans les villes, des chiffres approchants ont pu être donnés, mais dans l'intérieur, même dans les endroits où le recensement était possible, les gouverneurs ou présidents d'États se sont heurtés à la méfiance des populations ignorantes, pour qui cette enquête cachait, ou le service obligatoire, ou l'établissement d'un impôt. En outre, sur ces immenses étendues, il n'est pas douteux que nombre de familles et même de petites agglomérations restent ignorées. En résumé, la population des États-Unis du Brésil peut osciller entre 23 et 24 millions d'habitants; c'est là, d'après les chiffres que nous avons pu recueillir et les constatations que nous avons pu

faire de la densité de la population dans certaines régions, un total qui approche de la vérité.

Ce ne sont pas les États les plus vastes qui nourrissent le plus d'habitants; parmi les États où la population est plus dense, il faut signaler, en premier, Minas Geraes, avec un peu plus de quatre millions et demi d'habitants, pour une superficie de 575.000 kilomètres carrés, puis vient São Paulo qui, avec ses 290.000 kilomètres carrés, nourrit près de 3 millions d'habitants. En troisième lieu vient l'État de Bahia avec 2.400.000 habitants, puis, par ordre, Pernambuco (2.100.000) et Rio Grande do Sul avec 1 million et demi; les États de Rio, Ceara, Alagoas ont une population à peu près égale.

IV. — On croira facilement qu'un pays aussi vaste présente des aspects extrêmement variés. Ainsi, au nord, nous trouvons l'immense plaine amazonique, couverte d'immenses forêts avec, çà et là, quelques éclaircies. Le littoral forme une sorte de plateau peu élevé et d'une grande variété d'aspect. Il montre également un long ruban de verdure d'une végétation tropicale exubérante qui, même à l'heure actuelle, est à peine entamée.

Au centre, particulièrement dans l'État de Minas Geraes, c'est un amas de groupes montagneux coupés d'une multitude de fertiles vallées. Au sud, le plateau s'élève davantage, formant des degrés qui s'élèvent jusqu'à 1.000 mètres d'altitude. La forêt couvre aussi une partie de cette région, mais elle n'offre plus la même masse compacte; elle est d'aspect moins tropical que dans le bassin de l'Amazone et renferme des prairies immenses.

A ce sujet, il faut dire que les forêts brésiliennes présentent des aspects différents; les plus imposantes par leur immensité sont celles de l'Amazone et les forêts plus belles encore qui bordent le littoral jusqu'au tropique du Capricorne. Sur les plateaux de Parana, de Santa Catharina et du Rio Grande do Sul, les forêts ne sont composées sur d'immenses étendues que d'une seule essence, le pin, l'*araucaria brasiliensis*.

Sur les plateaux moins élevés de l'intérieur, surtout vers le nord, les forêts se nomment des *catingas*, elles sont en général composées d'arbres rabougris et clairsemés. La commission Rondon, qui vient d'établir une ligne télégraphique entre Cuyaba, capitale de l'État de Matto Grosso, et le port fluvial de Santo Antonio sur le rio Madeira, a traversé une région de forêts

d'un aspect jusqu'alors peu commun; cette forêt d'un nouveau genre est appelée *charavascal.*

Elle se compose d'arbres à tronc de faible diamètre, de lianes et de fines taquaras (bambous divers) le tout tellement enchevêtré que l'accès en est beaucoup plus difficile que celui des grandes forêts vierges, car aussitôt entamé par le sabre d'abatis (facão de matto), ce matelas végétal se referme sur le voyageur, demandant de nouveaux efforts de la part du compagnon qui le suit.

V. — Le climat du Brésil est bien moins dur pour l'Européen que le climat d'Afrique. L'émigrant s'y fait parfaitement bien, surtout dans les six États du Sud, où l'Européen s'acclimate si complètement et si facilement qu'il peut, sans inconvénient, se livrer à la culture et à tous les autres travaux, comme le prouve la population des néo-brésiliens ou émigrants qui ont fait souche et ont donné naissance à une race pleine de vitalité.

C'est dans le nord et sur le littoral jusqu'à Rio de Janeiro que la chaleur se fait le plus sentir, toutefois elle ne s'élève guère à plus de 36°; dans l'intérieur, les grandes chaleurs sont rares et dans les régions sous-tropicales et tempérées le thermomètre descend parfois à 3° au-dessous de zéro.

Entre la température du jour et celle de la nuit, on remarque parfois une différence de 10°, mais la moyenne ne dépasse pas 7°; la différence entre l'été et l'hiver est à peine de 3° et les nuits sont fraîches. Ces circonstances se modifient graduellement quand on descend vers le sud, même à travers les États les plus chauds, Ceara et Rio Grande do Norte. Les saisons étant tout à fait l'opposé de celles de l'Europe, la température minimum est toujours en juillet et maximum en février.

Depuis la capitale jusqu'à l'extrémité sud du Brésil, la chaleur diminue sensiblement et le climat devient plus frais. Le printemps est éternel dans toute la force du terme. Les six États du Sud, São Paulo, Parana, Santa Catharina, Rio Grande do Sul, une partie de Matto Grosso et de Minas Geraes avec la partie montagneuse du centre présentent une température douce identique à celle des pays méridionaux de l'Europe. Il gèle souvent dans le sud, dans les États de Parana et de Rio Grande do Sul; les flaques d'eau se couvrent d'une couche de glace de 5 millimètres, et il arrive que le thermomètre descend à 3° au-dessous de zéro.

On peut donc dire qu'au point de vue de l'acclimatation étrangère, le Brésil peut être classé en deux immenses bassins, celui de l'Amazone et celui du Parana. Toute la région nord du bassin amazonique, sauf quelques parties, est surtout un pays d'exploitation, mais où l'Européen peut parfaitement s'y acclimater; en revanche, la région opposée, celle qui commence aux montagnes où prennent leurs sources le Parana, le Paraguay et l'Uruguay présente les avantages des zones tempérées, tandis que la végétation conserve encore toute la vigueur des tropiques; les colons y retrouvent les latitudes, les montagnes et jusqu'aux productions du vieux continent. Les États que nous avons nommés plus haut sont la partie vitale du Brésil; ce sont les plus riches. C'est dans ces États qu'on rencontre les colonies européennes les plus prospères. C'est vers ce point que se dirige aussi le courant de l'émigration.

Le climat du Brésil est donc généralement sain, on n'y connaît pas, en général, les maladies graves qui déciment ordinairement les grandes populations, mais est-ce à dire que le Brésil est partout d'une salubrité parfaite? Ce serait inexact. Il est indéniable que la fièvre intermittente, l'impaludisme, règne à l'état endémique sous des formes plus ou moins bénignes sur les rives de certains cours d'eau; il est inutile et maladroit de dissimuler cette particularité, spéciale à quelques zones et qui n'a rien d'extraordinaire, d'autant plus que, même sur les bords des rivières dites insalubres, aucun cas dangereux de fièvre intermittente ne se déclare chez l'Européen qui a la moindre notion d'hygiène.

La saison la plus favorable pour arriver au Brésil est l'hiver ou la saison sèche, qui dure d'avril à novembre, c'est la plus saine de l'année; contrairement à ce qui se passe en Europe, l'été est en même temps la saison des pluies. C'est à cette époque que la chaleur semble plus énervante parce qu'un peu plus humide; pendant notre dernier séjour à Rio de Janeiro, nous avons observé que le thermomètre marquait ordinairement 23° à 6 heures du matin, 29° à midi et 26° à 10 heures du soir. Nous avons subi dans la République Argentine et même à Paris des températures bien plus élevées.

VI. — Le caractère de cet ouvrage ne nous permet pas de nous étendre sur les événements historiques dont le Brésil a été

le théâtre ; ces faits sont connus du plus grand nombre, un aperçu très rapide sera donc suffisant.

Le Brésil fut découvert le 22 avril 1500 par Pedro Alvares Cabral qui, à la tête de treize caravelles, aborda sur ses côtes et en prit possession au nom de son maître le roi de Portugal, alors dom Manoel. Toutefois, ce ne fut qu'une trentaine d'années plus tard que fut fondée, dans le port de São Vicente, la première ville coloniale.

En 1582, le roi João VII organisa la colonie en y établissant douze capitaines héréditaires. Plus tard, ces capitaines furent remplacés par un gouverneur général qui résida à Bahia et continua la lutte contre les Indiens de l'intérieur.

En 1580, le Portugal ayant perdu sa dynastie régnante par la mort du cardinal-roi dom Enrique, le royaume tomba sous la domination du roi d'Espagne, Philippe II. Le Brésil devint alors colonie espagnole, mais principalement la partie sud ; quant au nord, à partir de Pernambuco, il fut occupé par les Hollandais, qui étaient en guerre avec l'Espagne. Ce ne fut qu'en 1640 que le Portugal recouvra son indépendance avec le roi dom João IV de Bragance, lequel reprit possession de ses colonies et y nomma un vice-roi. C'est à partir du XVII[e] siècle que commence vraiment le développement du Brésil, en tant que colonie, on y faisait surtout le trafic des bois précieux, mais la richesse du pays résidait surtout dans l'exploitation de nombreuses et importantes mines de diamants et d'or, existant dans l'intérieur du pays.

A la fin du XVIII[e] siècle, en 1789, éclata la fameuse conjuration mineira, ayant pour but de secouer le joug de la métropole. Cette conjuration, dénoncée, finit par l'exécution de son meilleur apôtre, Tiradente. En 1808, le Portugal ayant été occupé par les Français, le roi João VI dut quitter précipitamment Lisbonne et avec toute sa cour se réfugia à Bahia, puis à Rio de Janeiro. C'est peu après son arrivée que fut décrétée l'ouverture des ports du Brésil au commerce universel, abolissant l'odieux monopole dont souffrait la colonie, les industries furent elles-mêmes déclarées libres. Les étrangers commencèrent alors à affluer dans les villes du littoral. En 1815, le Brésil fut élevé au rang de royaume, sous le nom de Royaume-Uni du Portugal, du Brésil et des Algarves. En 1820, une révolution qui éclata à Porto en Por-

tugal, mit fin au royaume absolu et le roi João VI fut invité par les Cortès à prendre le titre de roi constitutionnel. Après quelques hésitations, il rentra en Portugal, laissant la régence à son fils dom Pedro, qui, profitant de l'absurde maladresse des Cortès qui décidèrent la recolonisation du Brésil, proclama, en 1822, l'indépendance du Brésil et se fit couronner empereur.

En 1831, à la suite de dissentiments avec le peuple, il abdiqua volontairement en faveur de son fils et prit possession du trône de Portugal laissé vacant par la mort de son père João VI. De 1831 à 1840, époque où le jeune empereur fut déclaré majeur, le Brésil passa par une série de troubles. Dom Pedro II régna pendant quarante-neuf ans, son règne fut marqué par la guerre avec le Paraguay; cette période fut employée au développement des libertés et de la paix; à l'établissement de chemins de fer, de la navigation à vapeur, de lignes télégraphiques et au peuplement du sol par l'émigration européenne. Une des grandes réformes de la fin de l'empire fut l'abolition de l'esclavage en 1888. Le 15 novembre 1889 eut lieu, sans effusion de sang, la révolution qui renversa l'empire et proclamait la République des États-Unis du Brésil.

VII. — Depuis 1889 jusqu'à 1910, sept présidents se succédèrent au gouvernement de la Confédération brésilienne; aucun ne fut inférieur à la tâche qui lui incombait et n'a failli devant les difficultés de certains moments; le premier fut le maréchal Deodoro da Fonseca qui garda la présidence ou plutôt la dictature jusqu'en 1891, époque où il démissionna; il fut remplacé par le vice-président maréchal Floriano Peixoto, qui termina en 1894. Ces deux présidences furent plutôt des périodes de dictature, rendues nécessaires par l'anarchie intérieure; le maréchal Floriano dut réprimer d'une main de fer la révolte de l'escadre en 1893-94. Le 15 novembre 1894 arriva au pouvoir le premier président civil, M. Prudente de Moraes, qui réalisa la pacification tout en étouffant les germes naissants du militarisme sectaire; il gouverna de 1894 à 1898. Le président Campos Salles, qui vint après, trouva les finances en piteux état; il entreprit de les réorganiser et réussit à réhabiliter le crédit brésilien; sa présidence dura de 1898 à 1902. M. Rodrigues Alves lui succéda de 1902 à 1906; ce président trouva les finances améliorées et le prestige financier rétabli; il entreprit alors de donner à Rio une

nouvelle santé, de doter le pays de ports; c'est à lui que Rio de Janeiro doit sa transformation, ses embellissements, son assainissement et son nouvel outillage commercial. Le pays lui doit aussi d'avoir amené le baron de Rio Branco au ministère des Affaires étrangères, lequel, par une action diplomatique des plus habiles, sut porter très haut le prestige du Brésil, devant les républiques de l'Amérique latine et attirer sur son pays l'attention sympathique des États européens. Sous le gouvernement de M. Affonso Penna, qui s'acheva par la mort de celui-ci en juin 1909, furent entrepris d'importants travaux de ports et de chemins de fer et inauguré le programme de peuplement du sol, le développement du progrès agricole et pastoral. Un des meilleurs collaborateurs de M. Affonso Penna fut M. Miguel Calmon du Pins et Almeida; ce jeune ministre des Travaux publics, du Commerce et de l'Agriculture poussa au développement des voies ferrées à travers l'intérieur, s'efforçant de relier entre eux des États jusqu'alors isolés.

A la mort de M. Affonso Penna, M. Nilo Peçanha, vice-président de la République, prit le pouvoir pour le restant de la période qui s'achève au 15 novembre 1910. Homme probe et d'énergie, le nouveau président s'efforça de réprimer nombre d'abus, tout en continuant le programme de son prédécesseur : diffusion de l'enseignement, augmentation des voies ferrées, peuplement du sol, développement de l'agriculture. Des élections présidentielles ont eu lieu en mars 1910 : c'est le maréchal Hermes da Fonseca, neveu du premier président du Brésil, et ancien ministre de la Guerre, qui a été élu président à une grande majorité; M. Wenceslau Braz, actuel président de Minas Geraes, a été nommé vice-président.

VIII. — A ce sujet, il est bon de rappeler que le Brésil est une République fédérale composée de vingt États, un District fédéral (1) et le Territoire fédéral de l'Acre. Ces États sont absolument autonomes; ils forment, en quelque sorte, de petites républiques, ayant leurs présidents et leurs Chambres. Ils ne dépendent du pouvoir fédéral que pour les relations avec

(1) La ville de Rio de Janeiro et ses faubourgs forme en quelque sorte un territoire neutre sous le nom de District Fédéral, celui-ci se trouve placé non sous l'autorité directe du président de la République, mais sous celle du préfet municipal nommé par le président et placé à la tête du Conseil municipal. Cette nomination doit être ratifiée par le Sénat.

l'extérieur, la défense nationale, les questions d'ordre général. Dans chaque État, les municipes forment encore autant de petits centres indépendants, puisqu'ils possèdent leur autonomie en ce qui concerne leurs ressources et administration particulière.

Il est assez difficile de se prononcer sur les avantages ou les



Rio de Janeiro. — Vue partielle : à droite la rue do Ouvidor.

désavantages de cette organisation qui a ses bons côtés. On pourrait peut-être lui reprocher cependant d'avoir déchaîné un véritable fléau, celui de la politique qui, au Brésil, pire peut-être qu'en Europe, fausse et corrompt tout comme un poison, pénètre tous les milieux sociaux, depuis les plus humbles jusqu'aux plus hauts fonctionnaires de l'État.

IX. — La Chambre des députés est composée de 212 membres dont le mandat est de trois années. Le Sénat se compose de 63 membres, renouvelables par tiers de trois en trois ans ; le

premier tiers est élu pour 9 ans, l'autre pour 6 ans et le dernier pour 3 ans, ceci d'après le chiffre respectif des voix obtenues.

Le président et le vice-président de la République sont élus pour quatre ans; ils doivent être Brésiliens et âgés d'au moins trente-cinq ans. Si le président meurt ou résigne ses fonctions dans le cours des deux premières années, il est procédé à de nouvelles élections; s'il reste moins de deux ans, c'est le vice-président qui assume le pouvoir jusqu'à la fin de la période présidentielle. En cas de cessation des deux, dans le même laps de temps, les présidents du Congrès et le président du Suprême Tribunal fédéral devraient assumer le pouvoir. Pour la présidence de la République, comme pour les deux Chambres, les élections ont lieu au suffrage direct. Sont électeurs tous Brésiliens ou naturalisés âgés de vingt et un ans.

La durée de la période présidentielle diffère suivant les États. Ainsi, elle est de trois années dans les États d'Alagoas, Sergipe et Goyaz. De cinq ans dans l'État de Rio Grande do Sul et de quatre ans dans tous les autres États, c'est-à-dire Santa Catharina, Bahia, Parana, São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Geraes, Matto Grosso, Pernambuco, Parahyba, Rio Grande do Norte, Ceara, Piauhy, Maranhão, Para et Amazonas.

X. — Dans tout le Brésil, l'orientation politique du parti qui préside aux destinées d'un État est donnée, dans chacun d'eux, par un chef politique unique et absolu.

Il n'y a pas d'exception; du sud au nord, chaque État possède son chef politique; celui-ci domine dans nombre de détails de la direction publique, administrative et économique; il a une influence incontestable et incontestée sur le président et les membres du gouvernement de chaque État. Ces chefs politiques, tout comme de simples fonctionnaires, peuvent être destitués par leur parti, tel l'exemple de l'État d'Amazonas où le chef politique Sylverio Nery a été destitué de sa qualité; cependant, cet État était à peu près considéré comme un fief des Nery, où plusieurs membres de cette famille s'étaient succédé comme présidents ou chefs politiques.

C'est ainsi, comme le disait également le *Jornal de Commercio*, que parmi les États formant la grande Confédération brésilienne, il en est qui peuvent être considérés comme inféodés (escravisados, réduits en esclavage, d'après les propres termes

du *Jornal de commercio*), en raison de ce que ces États obéissent, en tout et pour tout, à certains chefs déterminés; ils peuvent donc être considérés comme de véritables fiefs féodaux; les États du littoral nord, à l'exception de Piauhy et de Maranhão seraient des États inféodés. Il en est, comme le Ceara, où les membres d'une même famille se relayent continuellement au pouvoir.

XI. — Les ministres de l'Union sont au nombre de sept, Affaires étrangères, Finances, Justice, Guerre, Marine, Travaux publics, Agriculture et Commerce; ce dernier ministère, duquel on attend beaucoup, a été créé en 1909; son premier titulaire fut un homme de valeur reconnue et jouissant de l'estime de tous. M. Candido Rodrigues, ancien secrétaire de l'Agriculture de l'Etat de São Paulo, était tout désigné pour la tâche difficile d'organiser ce nouveau département. Il est déplorable que le groupement auquel appartenait cet éminent homme d'État, l'ait contraint, par son attitude vis-à-vis du gouvernement, à donner sa démission.

L'esprit politique est pourtant très tolérant au Brésil, on ne regarde pas aux convictions religieuses ou politiques d'un homme pour lui confier des fonctions importantes.

Les ministres sont, au Brésil, plutôt les secrétaires d'État du Pouvoir exécutif; choisis et nommés par lui, ils ne dépendent donc pas, ce qui est heureux, d'un caprice ou d'un vote de la Chambre.

Toutefois, l'avènement d'un nouveau président amène des changements parmi les détenteurs de portefeuilles. Ces changements n'entraînent heureusement pas, la plupart du temps, de modifications dans les entreprises commencées sous le précédent gouvernement; celui qui arrive reprend la tâche là où l'a laissée celui qui se retire, tous se suivent et se complètent, donnant l'exemple d'une solidarité qui ne se voit pas toujours en Europe où chaque nouveau gouvernement s'empresse de modifier ou détruire ce qu'a fait le précédent. Cela est dû, sans doute, à ce qu'il n'existe pas encore, dans cet heureux pays, de parti politique ayant un programme bien défini.

XII. — On a reproché à l'Empire d'être le règne du népotisme et du favoritisme; il semble que malgré le bon vouloir de certains chefs d'État, tel le Dr Nilo Peçanha et les bonnes réso-

lutions de certains ministres, la République n'ait pas encore pu échapper à ce fléau. MM. les députés et sénateurs se chargent parfaitement de maintenir l'épidémie, leur activité est, à cet égard, considérable en tout temps; ne sont-ils pas sans cesse harcelés par de jeunes politiciens, fils d'électeurs influents ou autres? Il faut le dire, les Facultés de droit fabriquent vraiment trop de docteurs qui, pour un petit nombre d'utiles citoyens, laissent sur la route trop de déclassés. Aussi, on se demande, quand on pénètre dans le cabinet d'un ministre, comment ce dernier peut se livrer à un travail utile, lorsque son bureau est rempli de sénateurs et députés qui viennent prendre de ses nouvelles, recommander quelqu'un, ou causer entre eux, entrant et sortant comme chez eux, sans se faire annoncer, pendant que certaines personnalités venues là pour affaires sérieuses sont tenues, de ce fait, à faire antichambre. Plusieurs ministres ont essayé, mais en vain, de mettre fin à cet abus. Résignés, ils tournent la difficulté en recevant d'un côté de la table une communication sérieuse, et subissant de l'autre un bavardage inutile. Ils en sont quittes pour travailler beaucoup chez eux le soir, et y donner rendez-vous le matin aux personnes avec lesquelles ils désirent s'entretenir sérieusement.

Le Parlement brésilien imitant en cela ses similaires d'Europe, les Latins en particulier, adore gaspiller son temps en interminables discours; les députés, comme les nôtres, se complaisent en intrigues de couloirs, quand ils n'interviennent pas en faveur de quelques amis. Nombre de fonctionnaires étant renouvelés à chaque changement de ministère, et la faveur prévalant dans le choix des employés, il arrive que certaines administrations sont pourvues de serviteurs souvent ignorants ou tout au moins négligents. Ce qu'il y a de pis, c'est qu'il existe, dans de nombreuses administrations, par exemple dans les chemins de fer, quatre fois plus de personnel qu'il n'en serait besoin.

Malgré ce favoritisme, qui n'est pas particulier au seul Brésil puisqu'il sévit chez nous et ailleurs, il faut bien vite ajouter que le haut personnel gouvernemental reste sain, quoi qu'on ait pu dire. En cela, il y a une différence bien grande à établir entre le Brésil et certains États hispano-américains que nous avons visités, où le parti au pouvoir exploite, sinon le crédit de l'Etat, du moins les hautes fonctions qu'il occupe, réalisant parfois des

fortunes scandaleuses. Au Brésil, ministres et hauts fonctionnaires descendent du pouvoir les mains nettes et souvent plus pauvres qu'à leur arrivée. Tout ce qu'on peut, en somme, leur reprocher, c'est qu'ils ne sont pas toujours à l'abri de faiblesses à l'égard des proches et des amis, maladie du caractère brésilien. Ne sont-ils pas latins comme nous!

XIII. — Comme nous l'avons dit, il n'y a pas, au Brésil, à proprement parler, de partis politiques organisés tels que nous les comprenons. Les deux partis en présence ne sont autre chose que des syndicats d'intérêts et de tempéraments divers qui se disputent le pouvoir. Malgré cette absence de partis, les luttes politiques n'en sont pas moins ardentes entre les détenteurs du pouvoir et les aspirants au pouvoir. C'est pour les élections présidentielles qu'on note une certaine organisation pour la lutte électorale; celle-ci est nécessaire, car l'influence des États dans une élection présidentielle est tout à fait considérable, en raison des intérêts régionaux qui entrent en jeu. Certains États voudraient garder le monopole de donner des présidents à l'Union, par exemple, São Paulo, Minas Geraes, Rio Grande do Sul, Bahia, États dans lesquels la lutte est toujours la plus vive.

On pourrait supposer que ces compétitions sont favorables à l'éclosion de candidatures d'hommes d'une valeur médiocre : on ferait erreur, car, après une lutte plus ou moins ardente, on est toujours tombé d'accord sur le nom d'une personnalité de haute valeur, capable de gouverner sagement et de servir son pays avec dignité et distinction.

La dernière élection de ce genre a eu lieu en mars 1910. Les deux candidats en présence étaient : M. le maréchal Hermes da Fonseca, ancien ministre de la Guerre et M. Ruy Barbosa, homme politique de grand talent oratoire. Deux clans, deux partis se formèrent pour défendre ces deux candidatures. Les partisans de M. Ruy Barbosa représentaient la candidature Hermes comme une candidature militaire, candidature de dictature qui, si elle aboutissait, devait plonger le pays dans une ère de désordre et d'anarchie. Le parti qui défendait M. Ruy Barbosa était dit civiliste. Une campagne extrêmement ardente fut menée dans tous les États, mais c'est surtout dans l'État de São Paulo, centre des civilistes, à Minas Geraes et dans le Rio Grande do Sul, que la lutte fut la plus vive.

Pendant notre voyage à travers les divers États du Brésil, nous avions, en consultant les autorités, la presse et les principales personnalités, acquis la certitude du succès du maréchal Hermes, car, là-bas, les opinions se déploient au grand jour, et il était facile de se rendre compte qu'il y avait, de ce côté, une grande majorité. L'événement vint confirmer cette conjecture : nous rentrions à peine que nous apprîmes la nouvelle de l'élection du maréchal Hermes. Malgré sa réelle valeur, son talent incontestable et incontesté, M. Ruy Barbosa avait contre lui le souvenir de sa manière de faire comme ministre des Finances, lors de son passage au pouvoir pendant la durée du gouvernement provisoire qui prit les rênes du gouvernement après la chute de l'Empire. Plein d'ardeur au travail et pétri de bonnes intentions, M. Ruy Barbosa est, dit-on, absolu dans ses idées, nerveux et irritable; homme aux passions vives, de style et de langage arrogants, autoritaire au suprême degré, il semble n'avoir qu'un but, absorber ou annihiler tous ses collègues; ceci n'empêche pas M. Ruy Barbosa d'occuper au Parlement une situation prépondérante.

Nous avons eu l'occasion de causer longuement avec le maréchal da Fonseca et nous avouons que ce brillant militaire, à qui l'armée et le pays doivent beaucoup, dont, d'après les exagérations des luttes politiques, l'élection équivalait à livrer le pays aux factions militaires et devait être le signal de troubles graves, nous est apparu comme un homme probe et de bon sens qui avoue n'être pas un profond politicien, mais qui a une grande expérience des hommes et des choses. Ce farouche dictateur a l'allure et le langage d'un paisible bourgeois, plein de scrupules, respectueux de la légalité et de la constitution et dont le plus vif désir est de continuer l'œuvre de ses prédécesseurs, au milieu de l'ordre intérieur et de la paix extérieure. Le programme gouvernemental du maréchal est tout à fait civil : pas de dépenses inconsidérées, pas d'aventures financières, et fermement et sagement, il gouvernera comme un civil secondé par des hommes de bonne volonté et de haute valeur, comme il n'en manque pas au Brésil, auxiliaires dont il saura s'entourer et qui faciliteront sa tâche. Il y parviendra, car il a le double prestige et du nom historique qu'il porte, celui du maréchal Deodoro da Fonseca, son oncle, dont l'épée fonda la République,

et de son œuvre personnelle de réorganisateur de l'armée brésilienne. Soldat de race, caractère intègre et rigide, ferme sur la discipline, il s'est révélé aussi bon commandant de la brigade de police et chef de police du district fédéral, que comme commandant de la quatrième circonscription militaire, celle de Rio de Janeiro, et enfin, comme ministre de la Guerre, un véritable organisateur énergique. Il a montré que, bien que n'étant pas un politicien, il ne manquait pas de souplesse.

On s'est plu à représenter le maréchal Hermes da Fonseca comme animé envers la France de sentiments peu bienveillants; ces bruits sans consistance ont pris naissance au moment du voyage que le maréchal fit en Allemagne, désigné par le gouvernement de M. Affonso Penna pour répondre à une invitation courtoise de l'empereur. Certes, le maréchal Hermes, alors ministre de la Guerre, fut heureux de l'occasion qui lui était offerte de visiter un pays qui tient une si large place parmi les grandes puissances et dont le développement industriel est colossal, et il rapporta, en plus du souvenir de l'accueil cordial qui lui fut fait, une vive impression de ce qu'il avait vu en Allemagne. C'est là ce qui servit de thème aux interprétations erronées sur les sentiments intimes du maréchal vis-à-vis de la France; on lui reprochait surtout de ne s'être pas arrêté en France, mais comme il nous le répétait encore dans une conversation récente, pendant son séjour à Paris, « mon voyage en Allemagne fut des plus précipités et mes fonctions de ministre de la Guerre ne m'ont pas permis de m'arrêter en France comme je l'aurais désiré : je n'aurais pu y faire que des visites hâtives qui auraient davantage donné lieu à de mauvaises interprétations. Mon sentiment vis-à-vis de la France est celui de tous les Brésiliens imbus dès l'enfance des idées françaises, c'est-à-dire un sentiment de vive sympathie et d'admiration; votre langue nous est familière, et c'est dans les livres français que nous suivons les évolutions du génie humain, ainsi que votre organisation industrielle, commerciale, administrative et militaire. Nous le voudrions que, par tradition et par affinité de race, nous ne pourrions cesser d'aimer votre pays ».

Nous sommes convaincu de la sincérité de ces paroles, d'autant plus que nous avons maintes fois entendu d'autres personnalités s'exprimer de la même façon; c'est l'apathie et l'indiffé-

rence des gouvernants mises à profit par les jaloux qui occasionnent les malentendus.

XIV. — Comme nous l'avons dit déjà, le Brésil ne manque pas d'hommes de grande valeur pour simplifier la tâche du Pouvoir exécutif et on pourrait remplir quelques volumes avec leurs noms. Parmi ceux qui ont joué un rôle important au Brésil ces dernières années, figuraient les personnalités suivantes : c'est, d'abord, le baron de Rio Branco, actuel ministre des Affaires étrangères, poste dans lequel son habileté et son érudition lui permirent de rendre à son pays les plus signalés services, en concluant d'une façon avantageuse pour le Brésil différents traités de frontières avec ses voisins du nord, du nord-est et du sud. L'acquisition de l'Acre peut être considérée comme une preuve évidente de sa valeur comme homme d'État. La présence du baron de Rio Branco aux Affaires étrangères a considérablement augmenté le prestige diplomatique du Brésil dans les questions internationales. Aussi, le nom de Rio Branco est sincèrement honoré dans tout le Brésil, où il plane au-dessus de toutes les questions de parti ou d'ambitions personnelles.

Il faut signaler d'habiles financiers, anciens ministres comme J. Murtinho, Campista, Leopoldo de Bulhoes, Castro Maïa, Lauro Muller, Miguel Calmon, Francisco de Sá, qui contribuèrent le plus au développement matériel de la République, en permettant la construction de lignes ferrées, organisant des congrès scientifiques ou des expositions. Paulo de Frontin est, parmi tous les ingénieurs sud-américains, une personnalité, il a attaché son nom à nombre de travaux publics des plus importants : chemins de fer, canalisation, adduction d'eau potable pour l'approvisionnement de Rio ; c'est à lui que sont dues la percée et la construction de l'Avenida Central, accomplies en vingt-deux mois. Sampaio Correa est un autre ingénieur de talent et d'énergie, qui a su mener à bien des travaux fort difficiles, assainissement de la ville de Santos, voies ferrées, etc. Teixeira Soares est un des hommes les plus compétents en matière de chemins de fer. R. Vieira Souto, l'économiste le plus distingué du Brésil, est une des belles figures de l'aristocratie intellectuelle brésilienne; ancien professeur d'économie politique à l'École Polytechnique de Rio, c'est un savant âpre au travail et d'une grande culture scientifique.

Son bagage de travaux économiques est énorme, cette personnalité peut être considérée comme une de celles qui dirigent le mouvement progressiste du Brésil. Le gouvernement a su utiliser l'activité de ce savant en le plaçant à la tête de la Mission d'Expansion économique qu'il a envoyée en Europe, ainsi que de la Section brésilienne de l'Exposition de Bruxelles. Ce travailleur infatigable a cependant un grave défaut, c'est une modestie maladive et incurable qui le fait trop s'effacer en toutes choses.

Dans un autre ordre, il nous faut encore signaler deux



RIO DE JANEIRO. — Avenue et canal do Mangue.

médecins, le Dr Oswaldo Cruz, dont nous avons déjà parlé, savant bactériologiste, élève de Pasteur, à qui Rio doit son assainissement, et le Dr Vidal Brazil, qui a attaché son nom à la découverte d'un sérum antivenimeux, antidote efficace contre le venin des serpents, découverte précieuse pour la vie des populations rurales. C'est après plusieurs années d'expériences rigoureuses que le Dr Vidal Brazil, qui est directeur de l'Institut Sérumthérapique de São Paulo, a livré aux populations de l'intérieur trois sérums différents et d'une efficacité certaine. Nous aurons d'ailleurs l'occasion d'en reparler dans un autre chapitre.

CHAPITRE III

ARMÉE, MARINE, FINANCES, INDUSTRIE, PORT DE RIO ET DOUANES.

I. Organisation de l'armée, composition, volontaires. — II. Le corps de police de São Paulo et la mission militaire française. — III. Education des officiers. — IV. État de la marine militaire brésilienne, programme naval. — V. Corps des officiers de marine, recrutement des marins, Bataillon naval. — VI. Les finances du Brésil, comment on les a améliorées. — VII. Excellence de leur situation actuelle, la dette extérieure. — VIII. Recettes douanières, exportations et importations. — IX. Principales nations importatrices, nature de leurs ventes. — X. Développement de l'industrie brésilienne, nature de cette industrie, capitaux employés dans divers Etats, filatures du District Fédéral. — XI. Industries les plus importantes. — XII. Protectionnisme. — XIII. Revision du tarif douanier. — XIV. Port et quais de Rio de Janeiro, leur exploitation. — XV. Procédés vexatoires des douaniers.

I. — Comme en général toutes les autres nations de l'Amérique du Sud, le Brésil ne possède pas une armée permanente bien considérable et, de ce fait, les dépenses sont relativement peu élevées; souhaitons pour son budget de ne jamais connaître l'ère des armements à outrance.

Cette armée se compose actuellement de deux éléments: l'armée fédérale proprement dite, répartie sur différents points du territoire, et les troupes de police militarisée que chaque État entretient à ses frais. Le nombre des hommes composant cette police est plus ou moins grand, suivant l'importance et les ressources budgétaires des États. Ces forces réunies s'élèvent à une cinquantaine de mille hommes; soit, en chiffres ronds, 28.000 hommes de troupes fédérales, 900 élèves des écoles militaires et 1.200 officiers. Cet effectif se compose de deux bataillons de génie (au Brésil il n'y a pas de régiments, sauf pour la cavalerie et l'artillerie), six régiments d'artillerie de campagne et six bataillons de quatre batteries chacune. Chaque régiment d'artil-

lerie se compose de 230 hommes et le bataillon de 190. L'infanterie, dont l'armement est le Mauser modifié, possède quarante bataillons de quatre compagnies chacune composée de 250 hommes. Il n'entre pas, dans ces chiffres, ni le corps des pompiers qui existe dans certains États, ni la garde civile. En cas de besoin, ces forces peuvent être doublées.

Le service obligatoire n'existe pas au Brésil ; pendant sa présence au ministère de la Guerre, le maréchal Hermes da Fonseca essaya d'établir la conscription, mais devant la résistance de l'opinion publique, il ne voulut pas heurter de front les préjugés et les mœurs. Il tourna la difficulté et, tout en laissant les jeunes gens dans leurs foyers et à leurs occupations, il les amena à l'idée du devoir et du service militaire. Pour cela, il institua dans tous les centres des différents États une sorte de volontariat de manœuvre, sous le nom de « Tir Fédéral ». Ces sociétés se multiplièrent, elles enrôlèrent tous les jeunes gens de toutes les classes qui y reçoivent en de courtes périodes d'exercices l'instruction militaire nécessaire ; cet enseignement est surtout pratique. Cette organisation, où tous les jeunes gens accourent comme dans une société de sport, mérite les plus grands éloges. Nous avons pu voir à différentes reprises manœuvrer ces corps de volontaires, ils sont fort bien équipés et armés et leur éducation militaire est bonne. Avec ces volontaires, le Brésil peut, d'un jour à l'autre, mettre 100.000 hommes en première ligne, bien encadrés par les officiers et la troupe.

C'est là une organisation très élastique qui donne au Brésil une armée économique, ne coûtant pas beaucoup plus au budget que l'ancienne armée. Celle-ci d'ailleurs n'a qu'un caractère purement défensif, car la Constitution brésilienne, repoussant tout esprit de conquête, consacre l'arbitrage dans les conflits internationaux. Le pays est divisé en treize inspections militaires, système complété par la création de brigades stratégiques composées de trois armes de mobilisation très rapide.

L'armée, longtemps négligée sous l'Empire, laissait fort à désirer sous le rapport de la cohésion et de la discipline. Le gouvernement de la République a transformé tout cela au point de vue intellectuel et matériel ; le corps des officiers est aujourd'hui animé d'un autre esprit. Le sort des soldats a été aussi considérablement amélioré ; ceux-ci sont recrutés par engagement

parmi les classes inférieures, nègres, mulâtres, caboclos, etc. Parmi eux, comme parmi les officiers, l'amélioration de la situation matérielle amena l'amélioration de la discipline, si bien que le militaire, en général, jouit de la part du public d'un peu plus de considération. Dans les camps éloignés de l'intérieur cette discipline subit peut-être bien des entorses, mais en raison de la vie menée, il ne faut pas se montrer trop exigeant.

Nous avons dit que chaque État possédait un corps de police absolument instruit et équipé comme les troupes fédérales. Le chiffre des effectifs varie de 5.000 hommes, qui est celui des États de São Paulo, Rio Grande do Sul et District fédéral, à 200 et 500 hommes comme dans ceux de Parahyha, Espirito Santo, Goyaz et Matto Grosso. D'autres États possèdent de 800 à 2.500 hommes.

II. — Parmi ces corps de police, celui de São Paulo figure de beaucoup au premier rang. C'est une troupe de plus de 5.000 hommes admirablement bien équipée et instruite par une mission d'officiers français. La police pauliste a l'allure des plus martiales et manœuvre comme les meilleures troupes européennes, auxquelles elle ne le cède en rien sous le rapport de la discipline, bien au contraire. Aussi l'État de São Paulo est-il fier de sa police et à juste titre, et de même le gouvernement fédéral, qui n'est pas fâché que les étrangers de marque voient évoluer ces troupes de premier ordre.

Il ne faut pas voir dans ces appréciations l'expression d'un chauvinisme étroit : certes, nous sommes satisfait de ce résultat obtenu par des officiers français, mais, nous ne pouvons être accusé de partialité, car soit par écrit ou dans des conférences, nous avons maintes fois signalé l'armée chilienne comme la mieux entraînée et la mieux instruite de l'Amérique méridionale, quoique absolument dressée à l'allemande par des officiers allemands. C'est pourquoi, bien avant l'arrivée de la Mission militaire française à São Paulo, il existait dans les sphères gouvernementales de Rio de Janeiro des influences disposées à confier la réorganisation de l'armée fédérale à une mission militaire allemande. Sans que depuis il y ait eu revirement, d'autres influences se sont élevées contre ce projet ; les forces en présence étant à peu près égales, le *statu quo* peut subsister indéfiniment.

Qu'il nous soit permis de dire ici que l'éducation des troupes brésiliennes par des officiers allemands ne nous paraît pas devoir donner de bons résultats, mais, au contraire, faire naître de graves difficultés. Le tempérament du Brésilien ne ressemble en rien à celui du Chilien, il est bon enfant, mais fier et susceptible à l'excès ; il a l'épiderme chatouilleux du soldat français, on obtiendra tout de lui par la douceur et la persuasion, rien ou pire, en le brusquant ou en le brutalisant. Les méthodes allemandes d'instruction militaire, brutales et rigides, la morgue et le manque de souplesse des officiers instructeurs qui commencent même en Allemagne à provoquer la critique des Allemands pourtant militarisés, ne peuvent en aucun cas convenir au Brésil. On a dit du soldat russe qu'il fallait le tuer deux fois pour le faire tomber ; nous dirons : tuez un Brésilien, mais ne le frappez pas ! Nous le répétons, qu'on ne voie pas là un sentiment de mesquin chauvinisme que nous sommes incapable de ressentir ; toutes les grandes nations européennes luttent pour leur expansion économique, toutes cherchent à faire admettre leur prépondérance industrielle ou commerciale ; les chances sont les mêmes pour toutes ; tant pis pour celles qui ne savent pas en profiter et se laissent devancer; mais si le Brésil veut tôt ou tard procéder à la réorganisation de son armée et ne veut pas faire appel à nos officiers, il serait préférable qu'il confiât l'éducation de ses hommes à des Italiens ou à des Danois, mais en aucun cas à des officiers allemands : l'expérience pourrait être mauvaise.

III. — L'éducation militaire des officiers est donnée au Brésil par trois écoles militaires, celles de Rio de Janeiro, de Rio Grande do Sul et de Ceara; il y en a plus, à Rio, une École supérieure de guerre. Les élèves de cette dernière École sont officiers, ceux de la première sont des cadets. Ces Écoles sont installées en des édifices appropriés, bien organisées et pourvues d'un bon matériel et de tout ce qui est nécessaire à l'enseignement militaire, du moins en ce qui concerne Rio et Porto Alegre, car nous n'avons pu visiter celle de Ceara. Dans ces établissements, les jeunes gens de bonne volonté peuvent apprendre quelque chose, mais les cours étant un peu longs, il semble qu'un certain nombre d'élèves ne les complètent pas; cela est au Brésil commun à toutes les branches d'enseignement, sauf peut-être pour le droit où l'on n'est peut-être pas assez rigoureux. Les

directeurs de ces Écoles militaires, qui sont généraux ou colonels, de même que les officiers inspecteurs et professeurs, ont souvent fort à faire pour modérer la turbulence naturelle et l'ardeur juvénile de leurs élèves, qui, sans doute en raison du climat, ont parfois la tête un peu chaude.

Pendant longtemps les écoles militaires se considéraient assez comme des facteurs politiques influents dans l'État, elles durent même être fermées pendant quelque temps sous la présidence de M. Prudente Moraes, et il est étonnant qu'elles n'aient pas occasionné plus d'embarras au gouvernement par leur fanatisme et leur insubordination; mais là encore d'importants progrès ont été réalisés.

Les élèves qui sortent en bonne place de l'École Militaire entrent comme officiers dans l'armée ou à l'Académie de Guerre. Les élèves de cette Académie ne dépassent pas une centaine, car ce sont les élèves appliqués et ayant réellement du talent, qui y sont admis. Ceux qui complètent et emploient bien les cours de quatre à cinq ans de cette Académie sont certainement de bons théoriciens, mais il est possible qu'ils n'aient acquis que peu de pratique. Les officiers qui sortent de cette école possèdent en général une vaste érudition et une bonne éducation militaire, si bien que l'armée brésilienne possède nombre de généraux et d'officiers supérieurs de grand mérite. Toutefois, en raison de ce que les effectifs sont très disséminés dans tout le Brésil, les chefs ne peuvent disposer de grandes unités, et la capacité militaire de ces officiers doit forcément se limiter aux connaissances théoriques, à la bravoure, et aux connaissances des exercices tactiques dans les places d'armes et à la caserne.

En résumé, si, pour l'éducation militaire et pour la discipline, les troupes brésiliennes ne peuvent être comparées aux premières forces militaires de l'Europe, telles qu'elles sont, elles suffisent à faire respecter leur pays aux conditions actuelles de la paix dans le Sud-Amérique. Bien armés, bien vêtus, les soldats brésiliens sont bons et si dans le rang ils laissent un peu à désirer comme instruction, on peut en revanche leur demander des efforts considérables. On leur a vu accomplir dans des régions dépourvues de communications des raids incroyables et avec des vivres insuffisants. Leur caractéristique est la sobriété et l'endurance. D'après certaines observations, l'armée se recrute-

rait davantage dans les États du Nord et dans celui de Rio Grande do Sul, plutôt que dans ceux du centre. Dans le Rio Grande, la population a de tout temps été plus énergique et belliqueuse.

IV. — Dans un pays qui possède une extension maritime de plus de 8.000 kilomètres, la marine a naturellement appelé l'attention et les soins du gouvernement. Sous le règne de dom Pedro, qui portait le plus grand intérêt aux progrès de la flotte, celle-ci était une des plus fortes de l'Amérique du Sud; sa décadence commença dans les premières années de l'avènement de la République. Les premiers gouvernements la renforcèrent cependant de quelques bonnes unités, mais la révolte navale qui éclata en 1894 porta à la marine brésilienne un coup funeste, car, pour en finir avec cette rébellion, le gouvernement n'hésita pas à sacrifier l'escadre, et le président Prudente Moraes interrompit complètement l'exécution du programme naval. Jusqu'en 1906 le Brésil maintenait une marine militaire modeste et nullement proportionnée à l'énorme extension de son littoral. A partir de cette époque, il dépensa une grande activité dans l'exécution d'un vaste programme naval organisé par l'amiral Alexandrino de Alencar, actuel ministre de la Marine; un certain nombre de navires furent commandés en Angleterre: 3 cuirassés de 22.250 tonnes, genre *Dreadnought;* 3 croiseurs cuirassés de 9.700 tonnes; 6 destroyers et 12 torpilleurs. Le premier des formidables cuirassés, le *Minas Geraes*, a été livré il y a peu de temps et les autres le seront prochainement.

Les États voisins du Brésil semblent vouloir s'alarmer des commandes de navires de guerre faites en Europe par le Brésil qui, disent-ils, s'arme à outrance. Il y a là une grande exagération de la presse, car la marine brésilienne s'était laissé devancer par les marines du Chili et de la République Argentine, qui firent de notables sacrifices pour l'acquisition d'importantes unités navales. Sans porter ombrage à personne, le Brésil a raison de vouloir s'affirmer comme puissance navale; en raison de l'étendue de son littoral, il lui faut non de nombreuses, mais de fortes escadres, dans la prévision d'un avenir aux exigences multiples; il doit surtout assurer l'homogénéité de la Confédération Brésilienne et c'est pourquoi le gouvernement fédéral doit, dès à présent, parer à toute éventualité.

Il existe actuellement au Brésil trois arsenaux maritimes, l'un à Rio, où peuvent travailler 2.500 ouvriers, un autre à Para et un troisième à Ladario, sur le Paraguay, dans l'État de Matto Grosso; le grand port militaire se trouve situé à l'Ilha Grande, près de Rio de Janeiro.

V. — L'École navale brésilienne est située dans l'île des Enxadas. Le corps des officiers et aspirants de la marine est fort considéré; il est composé d'éléments excellents empruntés aux classes supérieures, généralement instruits, adroits, bien élevés; on y compte nombre d'officiers très distingués. L'effectif de la marine brésilienne est d'environ 4.000 hommes avec 465 officiers de tous grades, dont 1 amiral, 2 vice-amiraux, 10 contre-amiraux, 20 capitaines de vaisseau, 40 capitaines de frégate, etc. Comme on le voit, les cadres de la marine sont un peu surchargés de hauts gradés. Les élèves de l'École navale suivent différents cours et sortent avec le brevet de guarda marinha ou aspirant; ils sont aussitôt envoyés sur des navires afin d'y acquérir des connaissances pratiques.

Le corps des marins est constitué par enrôlements volontaires et par les élèves de l'École des Mousses (École de Aprendizes Marinheiros). Il y a une école d'apprentis marins dans chaque État du littoral, plus une école pour tous travaux manuels nécessaires aux constructions navales. Ces écoles de mousses sont une excellente institution; outre qu'elles fournissent à l'État d'excellents marins, elles sauvent de la misère et du vice bon nombre d'enfants orphelins ou de familles pauvres, ou encore des enfants de dix ans et au-dessus ramassés errants dans les rues. Dans ces écoles bien outillées, analogues, proportion gardée, à celles de nos enfants de troupe, les enfants apprentis marins reçoivent une instruction plus qu'élémentaire, notions de géographie, arithmétique, droit civil, histoire élémentaire, dessin et divers métiers utiles à des hommes de mer.

Ils sont également instruits dans le maniement du canon de marine, les signaux maritimes, etc. L'École des Apprentis marins rend doublement service au pays, en formant des marins et des hommes pour la vie civile.

Il ne faut pas omettre de signaler le Batalhão naval, troupe de débarquement, institution analogue à celle de notre infanterie de marine; c'est bien la meilleure troupe du Brésil; ce bataillon

est composé en majorité d'hommes de couleur, sortis de l'École des mousses; ces hommes sont fort bien entraînés et d'apparence réellement martiale. Nous avons vu plusieurs fois défiler ce bataillon et, vraiment, à voir l'expression de ces visages bronzés ou cuivrés, l'allure déterminée des 600 hommes qui composent cette troupe d'élite, on a l'impression que ce sont là des gaillards sur lesquels on pourrait compter en cas de besoin. Ce corps a d'ailleurs donné, à diverses reprises, des preuves de courage et d'énergie.

VI. — A voir, aujourd'hui, la situation satisfaisante des



Rio de Janeiro. — Viaduc de Santa Thereza.

finances brésiliennes, on ne se rappelle guère les graves crises financières que ce pays eut à traverser, crises encore aggravées par des événements sociaux, tels que la rébellion du Rio Grande do Sul en 1893, la révolte navale de 1894, celle dite des Canudos à Bahia en 1897, qui occasionnèrent de grandes dépenses au gouvernement et pesèrent fort lourdement sur les finances du pays. La période la plus difficile fut celle de 1890 pendant laquelle le papier-monnaie inonda le Brésil; l'émission de papier du Trésor fut transformée en émissions de banques garanties par des titres de l'État, mais la quantité marquée pour ces émissions fut de beaucoup dépassée. En août 1898, les émissions avaient

atteint le chiffre de 778.364 contos [1] et le change descendait à 6 pence, le milreis ne valait plus que 0 fr. 65.

Il était temps de prendre des mesures énergiques pour faire face à une situation aussi difficile. On fit des sacrifices nécessaires. A mi-juin 1898, on signa à Londres le *funding loan*, d'après lequel les intérêts de la dette extérieure du Brésil ne seraient pas payés en argent, mais en titres consolidés à 5 p. 100 d'intérêt, émis graduellement pour le service des intérêts de la dette de l'accord, c'est-à-dire que le service des intérêts de la dette extérieure du Brésil serait effectué pendant trois ans en titres d'un emprunt de consolidation de 5 p. 100.

Des mesures diverses contribuèrent considérablement à l'amélioration des finances. Grâce à l'émission, à Londres, de titres spéciaux dits « rescision bonds », le gouvernement put effectuer le rachat d'une partie des chemins de fer jouissant d'une garantie d'intérêt ; ce furent aussi le retrait graduel et automatique d'une certaine quantité de papier-monnaie, le rachat du papier des émissions des banques ; l'établissement d'un fonds de garantie, la perception d'une partie des droits de douane en or ; la création d'un fonds d'amortissement, des emprunts intérieurs en papier.

Ces mesures donnèrent bientôt les meilleurs résultats et les finances brésiliennes reprirent plus d'élasticité. Chaque année, on incinérait une certaine quantité de papier-monnaie, si bien qu'à la fin de 1909, le stock en circulation était réduit à 628.452 contos, c'est-à-dire une réduction de 149.912 contos depuis 1898, soit 242 millions de francs. Pour hâter la restauration des finances et empêcher les oscillations brusques du change mettant ainsi fin à la spéculation, on créa, en 1906, la Caisse de Conversion, qui émit, contre des remises en or, des billets au change de 15 pence, remboursables à vue en espèces or. Depuis cette époque, la spéculation a pris fin, et le change est stable à 15 pence et quelques dixièmes. A la fin de décembre 1909, le solde de la Caisse de Conversion était de 353.071.350 francs.

(1) Le conto de reis vaut au pair de 27 pence par milreis, 2.843 francs, et le milreis 2 fr. 84. Au change actuel qui forme une sorte de pair depuis 1906, le milreis vaut 1 fr. 55 ; le conto de reis, qui fait 1.000 milreis, vaut donc 1.610 francs actuellement.

VII. — Par la convention du funding loan dont nous avons parlé plus haut, il avait été convenu que l'amortissement de la dette extérieure serait suspendu jusqu'à fin juin 1911, mais, vu l'excellente situation commerciale et l'état des plus satisfaisants des finances brésiliennes, le gouvernement décida, par décret du 31 décembre 1909, d'anticiper d'une année et demie sur les délais qui lui étaient accordés et de recommencer le service d'amortissement dès le 1er janvier 1910. Le crédit du Brésil à l'étranger est aujourd'hui des plus fermes : il suffit de jeter les yeux sur la cote de la Bourse pour se rendre compte que tous les titres de la dette extérieure 5 p. 100 sont au-dessus du pair; d'autre part, tous les emprunts émis ces dernières années, destinés à la construction de ports, de chemins de fer ou aux États de l'Union, ont été couverts plusieurs fois. Le gouvernement brésilien doit maintenant se défier des groupements de financiers qui, alléchés par les fortes commissions à toucher, lui proposent sans cesse de nouveaux capitaux.

D'après des documents officiels, la dette actuelle du Brésil s'élevait, au commencement de 1908, à :

Dette extérieure	Fr.	1.948.600.000	»
La dette extérieure, en apolices ou titres de rente, était, à la même date, de. . .	Fr.	890.938.890	»
Soit un total de.	Fr.	2.839.538.890	»

A ces chiffres il faut ajouter une dette flottante de 265.555.750 francs, puis les dettes des États et des villes qui s'élèvent à :

Dette extérieure	Fr.	796.000.000	»
et la dette intérieure qui monte à . . .	Fr.	374.000.000	»
Soit en plus	Fr.	1.170.000.000	»

On voit, par ces chiffres, que ce n'est pas là une charge bien accablante pour un pays où les ressources naturelles sont presque infinies et dont le territoire immense permet d'escompter un développement que ne comporte aucune autre région. Il n'est pas inutile de noter, en outre, que la dette du Brésil a uniquement pour point de départ des dépenses dont l'objet, en général,

n'a d'autre but que la mise en valeur des colossales ressources du pays et des chemins de fer appartenant à l'État, lesquels représentent une somme énorme.

VIII. — La principale source des recettes du Brésil provient des droits d'importation assez élevés payés dans les douanes, de l'impôt du timbre, de la poste et des télégraphes, des revenus des chemins de fer administrés par l'État, et des impôts de consommation sur les marchandises, boissons, conserves, tabac, allumettes, bougies, cartes à jouer, chaussures, cannes, parapluies, sur les vins et tissus étrangers. Ce sont les impôts de consommation et des droits d'importation qui produisent naturellement le plus grand rendement.

Le produit des droits d'importation s'éleva, en 1909, aux deux tiers de la recette totale, soit : 82,423 contos or (au pair de 2 fr. 84) et 160.965 contos papier, ce qui forme 486.800.000 fr. en chiffres ronds.

Nous n'avons pas encore le rendement des impôts de consommation pour 1908 et 1909; il fut, en 1907, de 35.680 contos. Cette même année, le rendement des recettes de l'intérieur s'élevait à 56.221 contos.

Malgré l'immensité de son territoire encore imparfaitement desservi et sa population de 23 millions d'habitants, le Brésil est arrivé à avoir une exportation qui dépasse 1.300 millions de francs; le café entre dans ce total pour 600 millions environ et le caoutchouc pour plus de 320 millions de francs. Le Brésil ayant importé pour 850 millions de produits, il reste en sa faveur un excédent de 450 millions.

En 1907 et 1908, les sept principaux articles brésiliens d'exportation donnèrent les chiffres suivants; en 1907 :

Café, sacs de 60 kilos.	15.680.172	sacs	d'une valeur de	733.976.575 fr.
Caoutchouc	33.383	tonnes	—	320.698.150
Tabac.	29.692	—	—	32.100.900
Sucre	12.858	—	—	3.392.500
Herva maté	52.053	—	—	40.249.850
Cacao	24.397	—	—	50.319.900
Coton.	28.036	—	—	43.357.675
Divers				150.323.900
		Total		1.374.419.450 fr.

En 1908, les mêmes produits donnèrent :

Café, sacs de 60 kilos.	13.260.144 sacs	d'une valeur de	575.980.775 fr.
Caoutchouc (1)	34.287 tonnes	—	280.549.600
Tabac.	14.866 —	—	21.032.750
Sucre	29.932 —	—	7.247.250
Herva maté	49.098 —	—	40.721.075
Cacao.	31.067 —	—	48.436.425
Coton.	3.439 —	—	5.153.950
Divers.			118.253.375
	Total		1.097.375.200 fr.

En 1906, le Brésil importa pour 830.101.025 francs de marchandises;

En 1907 : 1.013.190.025 francs.

En 1908 : 877.285.250 francs.

IX. — Les nations qui importent le plus au Brésil sont : l'Angleterre, l'Allemagne, la République Argentine, les États-Unis, la France, le Portugal, la Belgique et l'Italie.

Les importations du Brésil se sont beaucoup élevées ces dernières années, en raison du développement de l'industrie (2). Les importations de machines qui, dans l'exercice 1874-75, représentaient 1,7 p. 100 de la valeur de l'importation totale, sont montées à 5,4 p. 100; les articles qui se sont élevés dans des proportions à peu près égales sont l'acier et le fer, le charbon de terre, les articles de cuivre, les couleurs d'aniline, etc. Les statistiques officielles des années les plus récentes ne nous sont pas encore parvenues, mais on pourra se faire une idée des importations de chaque nation par les chiffres suivants de l'année 1906.

L'Angleterre, de beaucoup la principale nation exportatrice au Brésil, y a vendu du charbon de terre, des cotons manufacturés, du coton brut et égrené, du fer, de l'acier, du jute et du chanvre, des machines et appareils, articles principaux pour une valeur de 219.622.590 francs.

L'Allemagne a vendu au Brésil pour 115.168.920 francs de fer et acier, machines et outils, coton manufacturé, papier et ses applications, porcelaines, faïences et verres, des produits

(1) En 1909, l'exportation du caoutchouc s'éleva à 39.027 tonnes; celle du café à près de 15.000.000 de sacs; celle du maté à 58.017.850 kilos.

(2) Pendant le premier semestre de 1910, les importations se sont élevées à 21 millions de livres sterling, contre 16 millions pendant la même période de l'année dernière. Les exportations ont atteint le chiffre de 25 millions de livres sterling contre 23 millions en 1909. (Une livre sterling, 25 francs.)

chimiques, des articles de cuivre, du ciment, des peaux et cuirs préparés et des couleurs d'aniline.

Les États-Unis expédient des produits chimiques, du pétrole, du coton manufacturé, des machines et appareils divers, du bois, du fer et de l'acier et de la farine de blé pour une somme de 89.814.990 francs.

L'Argentine a vendu de la viande sèche (xarque), du blé en grain et en farine, de la luzerne et du bétail de race pour une somme de 82.589.850 francs.

La France, qui du deuxième rang a passé au cinquième, a vendu au Brésil pour 72.224.710 francs de beurre, peaux et cuirs préparés, nouveautés, coton manufacturé, parfumerie et essences, produits chimiques, papier dans toutes ses applications, machines et outils, fer, acier et cuivre, articles de soie, vins, liqueurs, conserves et pommes de terre. Nous ne pouvons pas donner les chiffres complets pour 1909, mais cette année marque un notable progrès pour les importations françaises au Brésil ; celles-ci ont certainement augmenté d'un bon tiers, nos industriels et commerçants s'étant décidés à produire un petit effort vers ce marché qui ne demande qu'à les accueillir.

Le Portugal, la Belgique et l'Italie viennent ensuite avec respectivement 51.200.000, 30.947.200 et 26.308.800 francs.

X. — D'après les notes importantes que nous avons pu recueillir, et ce que nous avons vu dans les États qui passent pour les plus progressistes, il apparaît que l'industrie brésilienne a pris en ces dernières années un certain développement ; c'est déjà une grande force économique et dans beaucoup de branches, un élément de richesse nationale ; on ignore son importance non seulement à l'étranger, mais au Brésil.

Les tarifs douaniers brésiliens presque prohibitifs ont facilité sinon le développement, du moins la prospérité de l'industrie naissante, et celle-ci continue toujours à recevoir de nombreuses faveurs et des encouragements de la part du gouvernement, si bien que toutes les branches d'industrie donnent de fort jolis dividendes à leurs actionnaires.

Il existe au Brésil environ 3.260 établissements [1] industriels divers, employant un capital de 1.054.923.000 francs.

(1) Dans ces chiffres figurent nombre d'établissements très modestes.

Les États possédant le plus d'établissements sont, après le District Fédéral, qui en possède 670 : São Paulo, 326; Rio Grande do Sul, 315; Parana, 297; Rio de Janeiro, 210; Santa Catharina 173; Goyaz, 135; Pernambuco, 118 et Sergipe, 103.

Les autres États possèdent moins de 100 établissements; ceux qui en ont le moins sont Piauhy et Espirito Santo, avec respectivement 3 et 4.

Dans l'ordre des capitaux employés, São Paulo arrive en premier avec 127.703 contos, puis Rio de Janeiro avec 86.195 ; Pernambuco avec 58.724; Rio Grande do Sul avec 49.206; Bahia avec 27.643; Minas Geraes avec 27.750 ; Parana avec 20.842 contos, etc., etc.

La valeur de la production industrielle est dans tous les États en rapport avec le capital employé ; elle est de 118.090 contos à São Paulo; de 99.779 dans le Rio Grande do Sul; de 56.002 dans l'État de Rio de Janeiro ; de 55.206 dans l'État de Pernambuco ; de 33.085 au Parana; de 33.000 à Minas Geraes; de 26.000 à Bahia. Dans les autres, la production est inférieure à 20.000 contos.

Parmi toutes les industries brésiliennes, il en est un certain nombre assez insignifiantes ou peu développées ; il en est aussi beaucoup qui introduisent de l'étranger les matières et les pièces toutes prêtes des objets de leur fabrication, de façon qu'il ne reste plus qu'à assembler. Elles figurent comme de juste au nombre des industries nationales.

Ces industries principales, qui sont au nombre de 38, sont toutes très prospères. Les plus importantes sont les filatures de filés et tissés de coton ; le capital total employé dans cette industrie est de 269.000 contos. Nous avons été très surpris par le nombre et la qualité de ces établissements industriels, surtout dans les États de São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Geraes et Rio Grande do Sul. Beaucoup de ces filatures sont de tout premier ordre, pouvant rivaliser pour le matériel avec les plus modernes d'Europe. Nous aurons à en parler, en traitant dans leur chapitre des industries particulières à chaque État.

Dans le District Fédéral seul, il existe 21 fabriques de tissus et filés de coton. Parmi celles-ci il faut signaler la fabrique de Bangú, dite « C^ia Progresso Industrial do Brazil », au capital de 13.602 contos, produisant 11 millions de mètres de coton et occupant 1.650 ouvriers.

La « Cia Confianza Industrial », à Villa Izabel (faubourg de Rio), au capital de 12.979 contos, occupe 1.350 ouvriers, produisant 17.500.000 mètres de coton.

La « Cia Alliança », à Larangeira (faubourg de Rio), au capital de 12.742 contos, avec 1.650 ouvriers, produisant 13.125.000 mètres de coton.

La « Cia F. T. Carioca », au Jardin Botanique, capital 8.410 contos, produit 14 millions de mètres, occupe 1.300 ouvriers.

La « Cia F. T. Corcovado », au capital de 8.750 contos, produit 10.000.000 de mètres de coton avec 812 ouvriers.

Ceci suffira pour donner une idée de l'importance des filatures de coton dans le seul District Fédéral.

XI. — Les industries les plus importantes après celles des fabriques de tissus, qui produisent 171.110 contos, sont celles des fabriques de sucre qui, avec un capital de 71.061 contos, ont une production de 67.257 contos ; les fabriques de bière extrêmement développées et prospères, au capital de 27.555 contos, produisant 22.686 contos ; les usines de fondition, au capital de 22.964 contos, produisant 31.625 contos ; les fabriques d'allumettes, au capital de 17.060 contos, produisant 21.275 contos ; ces fabriques d'allumettes forment une sorte de trust ; les minoteries, au capital de 16.416 contos, produisant 39.359 contos ; les fabriques de savons et bougies, au capital de 15.145 contos, produisant pour une valeur de 22.039 contos ; les scieries, au capital de 14.488 contos, produisant 31.379 contos ; les fabriques de herva maté, au capital de 14.250 contos, produisant 22.573 contos ; les fabriques de tabac et cigares, au capital de 12.950 contos, produisant 20.318 contos.

Après viennent nombre d'industries d'un capital inférieur, mais donnant des résultats fort importants, telles sont : les fabriques de chaux et ciment, produits céramiques, fabriques de chapeaux, de chaussures, sel, préparation de cuirs, boissons alcooliques et gazeuses, xarque ou viande sèche, etc., etc.

Si les tarifs douaniers frappent très souvent des produits dont l'industrie n'existe pas au Brésil, en revanche, il est nombre d'établissements industriels qui peuvent être considérés comme vraiment nationaux, lesquels n'en seraient pas moins très prospères s'ils n'étaient l'objet d'aucune protection : ce sont les filatures de coton qui trouvent dans le pays une matière première

abondante. Ainsi, les filatures du Brésil consomment 40.000.000 de kilos de coton en rame; si ce coton, au lieu d'être manufacturé dans le pays, était exporté comme matière première à raison de 980 reis le kilo (1 fr. 45), ce qui était le prix moyen de la dernière récolte, cette quantité aurait produit 39.200 contos. Au contraire, le prix de ce coton transformé en tissus s'élève à 135.025 contos; sa manipulation dans les fabriques du pays augmente sa valeur de 95.825 contos. Le Brésil peut prétendre justement, sinon à exporter des tissus de coton, du moins à produire tout ce qui lui est nécessaire. De ce côté, il y a encore fort à faire.

Il y a dans divers États d'importantes fabriques de bière qui font de grosses affaires; on pourrait supposer que les bouteilles qui sont employées sont importées d'Europe, il n'en est rien; car il existe à São Paulo une verrerie qui fabrique ce genre de bouteille. On ignore également qu'il y a dans ce même État ainsi que dans celui de Rio Grande, de grosses fabriques de biscuits qui en vendent pour 3.200 contos contre 200 contos importés d'Europe; que la xarque, ou viande sèche préparée dans le Rio Grande do Sul, dépasse de plus du double la xarque de l'Uruguay et de l'Argentine; on fabrique dans le pays pour 7.000 contos de confitures et chocolats, quand il en est importé pour 220 contos; qu'il entre au Brésil pour 4.600 contos de saindoux étranger et que celui-ci en produit pour une valeur de 13.400 contos, et ainsi de beaucoup d'autres petites industries qui ne sont pas les moins productrices.

XII. — Le gouvernement brésilien n'a pas craint d'adopter depuis plusieurs années un tarif douanier presque prohibitif, nombre de produits étrangers sont taxés avec rigueur; il nous semble que cette politique, à laquelle poussent avec ardeur les industriels brésiliens, n'est ni la meilleure, ni la plus avantageuse en matière commerciale; si les lois prohibitives protègent et favorisent le développement de quelques industries intéressantes, c'est en général au détriment des ressources qu'apportent au budget les revenus douaniers, qui augmenteraient certainement avec un régime plus large. C'est surtout au détriment de la population qui ne profite nullement des avantages qui sont faits au fabricant; celui-ci ajoute aux prix de revient de ses produits le montant des droits dont les mêmes objets seraient frappés

s'ils étaient étrangers. De ce fait, le public, réduit à consommer des produits de qualité souvent inférieure, dont l'absence de concurrence peut empêcher l'amélioration, subit les prix qui conviennent aux producteurs, qui bénéficient seuls de la protection de l'État sans s'inquiéter du renchérissement de la vie.

Ce régime protectionniste qui, sinon dans le présent, du moins dans l'avenir, pourrait avoir des conséquences regrettables, possède à Rio de Janeiro de nombreux adversaires, plus soucieux de l'intérêt général que de quelques intérêts particuliers; mais, d'autre part, il y a d'aussi nombreux défenseurs parmi les intéressés et parmi un grand nombre de personnes qui, de bonne foi, appréhendent que la diminution des tarifs n'entraîne la diminution des revenus douaniers.

Le tarif douanier actuel est, plutôt qu'un tarif rationnel, un amalgame de tarifs constamment bouleversés par des revisions partielles et des amendements budgétaires qui prêtaient à confusion et faisaient naître toutes sortes de difficultés. Devant cet état de choses, le gouvernement brésilien s'est décidé à procéder, non à la revision, mais à la refonte totale de son tarif douanier.

XIII. — Depuis plusieurs mois, la commission spéciale chargée d'élaborer la nouvelle loi douanière poursuit ses travaux. Pendant notre séjour au Brésil, nous avons pu nous rendre compte que la plupart des membres du gouvernement étaient plutôt favorables à l'idée d'une atténuation du protectionnisme, auquel le pays était soumis jusqu'ici, moitié dans un intérêt fiscal, moitié pour favoriser la création de nouvelles industries. Toutefois, le ministre des Finances a déclaré, en indiquant le but à poursuivre par la commission, qu'avant tout il fallait envisager l'intérêt du fisc et que les autres intérêts économiques en jeu devaient être subordonnés à cette question capitale. Il est certain, en effet, que les droits de douane constituant la part la plus importante des ressources budgétaires, il est impossible de porter atteinte à cette source de revenus publics. Nous avons pu observer que la commission s'attachait surtout à faire disparaître ou diminuer les droits prohibitifs, à l'abri desquels certaines industries ont pu se donner une apparence d'existence pour le plus grand profit de leur créateur et au détriment des consommateurs.

La commission et le gouvernement subissent des assauts

réitérés et ardents de la part des partisans du *statu quo*; les intéressés font l'impossible pour faire maintenir les tarifs actuels. Ils réussiront peut-être sur certains points, mais nous avons pu voir dans les projets de tarifs élaborés et au fur et à mesure publiés par la presse, que les probabilités penchaient vers une diminution qui apparaîtra peut-être insuffisante lorsque le détail en sera connu, mais qui n'en sera pas moins une atténuation importante, malgré le grand nombre des taxes qui seront maintenues. La revision du tarif douanier brésilien aura en plus pour résultat de rendre plus facile, pour les agents du fisc, la classification de certains articles, opération qui, d'après les termes ambigus de l'ancien tarif, donnait lieu à des confusions ou à des abus regrettables. Cette revision doit tout particulièrement attirer l'attention du commerce français, car elle comporte un abaissement assez sensible sur certains vins et, d'autre part, la nouvelle loi doit permettre au gouvernement brésilien la conclusion de conventions internationales basées sur la réciprocité.

XIV. — Malgré l'importance de son mouvement commercial, qui s'élève à plus de 2.000.000 de tonnes, le port de Rio de Janeiro était jusqu'à ces dernières années très insuffisamment outillé pour la charge et la décharge rapides des vapeurs de tous tonnages qui venaient y apporter des marchandises. Pour remédier à cet état de choses, le gouvernement décida l'amélioration du port et de son outillage; en 1905, fut entrepris la construction du port et des quais de Rio de Janeiro. Ces quais, une fois achevés, doivent avoir 3.500 mètres d'étendue, depuis le prolongement de la rue São Christovao, un peu plus loin que l'embouchure du canal do Mangue, jusqu'à l'arsenal de Marinha. Le long de ces quais seront disposées des grues fixes et mobiles en nombre suffisant pour qu'on puisse simultanément charger, décharger et transborder les marchandises. Les magasins seront également desservis par des grues aériennes. Toutes les machines et appareils seront actionnés par l'électricité qui fournira également la lumière pour tous les services du port. La profondeur de celui-ci devra permettre l'accostage facile aux navires calant 8^{m},80; cette profondeur pourra être portée à 10 mètres au moyen de dragage, si le besoin s'en fait sentir.

Après avoir été poursuivis assez rapidement, les travaux du port de Rio nous ont semblé menés avec moins d'activité.

A présent, il y a près de 2.000 mètres de quais complètement achevés, la muraille a dépassé le bassin *da Saude*. En outre, 5 magasins définitifs de 100 mètres de long sur 35 de large ont été construits, plus 3 provisoires et 9 hangars, sur bande latérale de 25 mètres, longeant la mer; trois voies ferrées se trouvent prêtes avec les grues électriques fixes et mobiles, nécessaires au service. Tous les travaux, jusqu'à la Prainha, doivent être achevés à la fin de 1910. Si on considère que, depuis près de deux ans, une bonne partie des quais est complètement achevée, on s'étonne de voir leur matériel rester sans utilisation et les navires continuer à décharger en rade.

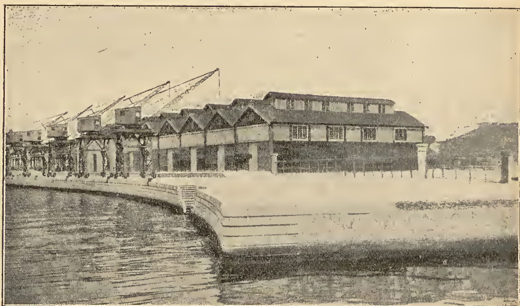
A cette objection, on a d'abord répondu qu'on attendait la réalisation d'un accord avec la « Light et Power » qui devait donner l'énergie électrique nécessaire, puis, devant la même question faite par la presse, que le tarif des taxes à recouvrer pour l'utilisation des quais n'était pas encore prêt. L'établissement de ce tarif fut, en effet, très difficile, car, comme pour le tarif douanier, il ne manquait pas de gens poussant à l'établissement de taxes vraiment exagérées, oubliant que dans ce cas les navires préféreront charger et décharger en rade plutôt que d'accoster. Le tableau des taxes du port de Santos fut pris comme modèle, mais celui-ci est un des plus chers qui soient; cela est naturel, car ce port fut construit par une entreprise particulière qui cherche à retirer le plus de bénéfices possible des capitaux employés. Il n'en est pas de même à Rio, où une partie des frais est supportée par le commerce d'importation de la place qui, depuis cinq ans, paie un lourd impôt de 2 p. 100 or sur la valeur des marchandises importées.

Il serait trop long de reproduire ce tarif, même en partie; sans être aussi onéreux que celui de Santos, il est encore suffisamment élevé; il n'est pas impossible que des réductions puissent encore être opérées, car l'orientation européenne, actuelle à ce sujet, d'accord avec les vrais principes économiques, vise à diminuer le plus possible les frais de port. Un port avec des taxes élevées (1) peut offrir certains bénéfices à l'État, produisant chaque année un solde favorable; cependant ces taxes font

(1) Nous considérons comme taxes élevées celles qui, dans leur ensemble, exigent des dépenses supérieures à celles actuellement faites par le commerce pour le service de charge et décharge.

dévier le commerce, elles empêchent le développement du trafic, isolent la ville et rendent impossible nombre de bénéfices résultant d'autres impôts.

Plusieurs ports européens comme Amsterdam et Gênes préfèrent établir de fortes prestations annuelles sur la ville que d'augmenter les taxes pour le service des ports, afin de combler le déficit laissé par un rendement insuffisant. Ce en quoi le gouvernement brésilien fut bien inspiré (et on dit qu'il est irréductible à ce sujet), c'est de confier l'exploitation des quais à une



Rio de Janeiro. — Les quais et magasins du nouveau port.

entreprise industrielle privée, nationale ou étrangère [1]. Si le gouvernement brésilien, malgré la préférence marquée par la majorité de la commission des finances de la Chambre, a condamné la régie administrative, c'est que malheureusement il a fait la douloureuse expérience des défauts universellement reconnus de l'administration officielle. Partout où les masses électorales sont flattées par les politiciens, avec lesquels le pouvoir doit compter, l'administration recueille nombre d'électeurs ou de protégés qui, toujours mécontents du trop qu'on leur donne en rémunération du peu qu'ils produisent, sont une cause de dépenses croissantes et de désordre par l'irrégularité de leur service.

(1) Les quais inaugurés en juillet 1910 ont été affermés à la raison sociale Damart et Cie, ayant comme représentant M. Daniel Heninger.

Ce mal n'est pas particulier au seul Brésil; partout où l'État se décide à exploiter quoi que ce soit en régie directe, il est harcelé par les politiciens de tout acabit, qui lui imposent plus de fonctionnaires qu'il n'en serait besoin.

XV. — Il n'y a pas grand'chose à dire sur le service du port de Rio de Janeiro, cela se passe comme dans les autres ports d'Amérique ou d'Europe, visite de la Santé, de la police du port et de la douane. Toutefois, le commerce de la ville pourrait parfois se plaindre du manque à gagner, occasionné par les lenteurs de la Santé à visiter les transatlantiques qui entrent dans le port. Trop souvent, celle-ci se fait attendre pour des motifs divers et comme la police et la douane ne peuvent agir avant que le navire n'ait obtenu la libre pratique, leurs barques attendent également, voguant autour du vapeur. De cette façon, il n'est pas rare qu'on ne puisse débarquer que deux heures et plus après l'arrivée du paquebot, et comme celui-ci ne séjourne que quelques heures dans le port, il y a peu de passagers qui se risquent à faire la visite de la ville, croyant manquer de temps nécessaire. Le personnel des médecins du port est cependant suffisant, et dispose de deux chaloupes toujours sous pression; mais il paraît que ces messieurs ont des moments où le service public ne les intéresse que peu.

Dans tous les pays du monde, la douane est plus ou moins la terreur des voyageurs, mais au Brésil, elle peut être considérée comme une des plus ennuyeuses et vexatoires qui existent. Brésiliens, étrangers, fonctionnaires et commerçants sont unanimes à ce sujet. Il semble, en effet, que cette administration ait pris l'habitude de traiter le commerce en ennemi, au moyen de pratiques inutiles ou même absurdes. Le plus grand nombre des agents des douanes ne semblent pas avoir une exacte compréhension de leur service, exagérant ou appliquant à tort ou à raison les instructions qui leur sont données : ils apportent une lenteur désespérante à livrer bagages et marchandises une fois que ceux-ci ont pénétré dans les magasins de la douane; de là retard et préjudice avec, en plus pour les commerçants, l'augmentation des droits de magasinage.

Le reproche principal est adressé aux classificateurs; chaque jour, la presse se fait l'écho des plaintes nombreuses contre la manière de procéder de ces agents. Les classifications faites par

ceux-ci le sont parfois avec le plus grand arbitraire, sans la moindre notion de justice et en absolu antagonisme avec les dispositions légales. Il semble que certains de ces agents ou inspecteurs soient incompétents ou qu'ils cherchent les bénéfices que peuvent leur produire les amendes appliquées. Deux exemples sont à citer parmi le nombre de ceux qui sont chaque jour signalés par la presse. Une importante maison de Rio présente un jour à l'inspecteur un tissu de coton mêlé de soie; classifié comme tel, le tissu paya une taxe de 6.500 reis par kilogramme (10 francs), taxe et classification en harmonie avec le tarif. Quelque temps plus tard, la même maison reçoit une nouvelle expédition de la même marchandise; présentée à l'inspecteur, celle-ci, à la surprise du destinataire, est classée comme tissu de soie payant la taxe de 56 milreis avec remise de 60 p. 100, soit 22,400 reis (34 fr. 65). La maison ainsi lésée présenta une réclamation au ministre des Finances, mais ces réclamations, quand elles sont accueillies, le sont trop tard pour que d'importants préjudices puissent être évités.

Une autre fois, un adjudicataire, pour la fourniture des ceinturons destinés aux forces de police d'un État de l'intérieur, fit venir d'Europe lesdits ceinturons. A son épouvante, la douane classifia cette fourniture guerrière comme ... ceinture de dame, payant de ce fait une taxe beaucoup plus élevée que celle devant être payée; comme la classification fut maintenue, le négociant préféra abandonner le tout, marchandises et adjudication. On voit le préjudice. La Commission de revision des tarifs examine chaque jour des faits analogues, dont elle reconnaît le bien-fondé, aussi s'est-elle efforcée de ne pas laisser dans les articles du nouveau règlement d'interprétation douteuse, pouvant justifier des classifications erronées.

Il est d'autres pratiques vexatoires qui, préjudiciables aux tiers, peuvent le devenir pour le port lui-même; au nombre de celles-ci figure l'imposition de lourdes amendes aux capitaines de paquebots dans le chargement desquels on vérifie le manque de quelques colis, fait dont ne sont coupables ni le capitaine ni les compagnies.

De ce fait, il résulte tout d'abord que les agents de Rio des compagnies de navigation ont résolu de s'entendre avec les Sociétés qu'ils représentent sur la nécessité d'augmenter leurs

frets pour les ports du Brésil afin de faire face aux trop fréquentes amendes imposées du chef indiqué, par les autorités de la douane. Le commerce, et par suite les consommateurs, subirent donc de nouveaux préjudices. D'ailleurs, quoi qu'il arrive, c'est toujours le consommateur qui paie; il faut que le commerçant retire son bénéfice, le public est depuis longtemps fait à ces difficultés que le gouvernement et la Commission de revision s'efforcent de faire disparaître.

Voici quelques renseignements pour les passagers à destination de ports brésiliens. Ce qu'on entend comme bagages des passagers ou immigrants. — Obligations imposées aux passagers. — Amendes qui peuvent être encourues.

I.— On comprend comme bagages des passagers ou immigrants :

a) Vêtements usagés. — *b*) Instruments et autres objets d'usage quotidien ou d'usage professionnel appartenant aux passagers, aux officiers et aux hommes d'équipage. — *c*) Malles, valises, sacs à main, nécessaires pour l'usage personnel et quotidien, durant la traversée. — *d*) Bijoux reconnus comme portés par les passagers. (Nouveau règlement de la douane, article 390.)

II. — Outre les objets ci-dessus, on considère spécialement comme bagages d'immigrants :

a) Bois de lits ordinaires ou communs appartenant aux immigrants et en proportion avec leurs ressources et leur position. — *b*) Vaisselle usagée et ordinaire. — *c*) Instruments aratoires ou autres appartenant à la profession de l'immigrant. — *d*) Meubles de toute sorte et autres objets à la condition que le nombre ou la quantité n'en excède pas ce qui est indispensable pour l'usage de l'immigrant et de sa famille. — *e*) Un fusil de chasse pour chaque immigrant.

III. — Tout passager doit faire au capitaine du navire une déclaration sommaire par écrit et dûment signée, spécifiant le contenu de tout paquet contenant des marchandises ou articles de vente, et même tels articles qui, par leur nature et leur quantité, ne peuvent être considérés comme destinés au commerce, en mentionnant clairement les marques et les numéros, ainsi que l'adresse et la quantité des colis. Si cette déclaration n'a pas été faite à bord, le passager devra la faire en débarquant à l'officier fiscal, avant la visite des bagages; dans ce cas, la déclaration peut être écrite ou simplement verbale.

IV. — Faute de faire cette déclaration, le passager est passible : *a*) d'une amende du double des droits, plus 10 p. 100 de ces droits, si une marchandise ou des articles de commerce se trouvent parmi les bagages; — *b*) d'une amende de 2.500 à 50.000 reis pour chaque colis contenant de plus petits articles.

V. — Les colis qui ne contiennent que des marchandises ou articles de commerce seront immédiatement mis en dépôt et subiront les formalités ordinaires de la douane, après avoir été inclus dans le manifeste du navire correspondant.

VI. — Si des objets susceptibles de payer un droit sont trouvés dans des doubles fonds ou autres cachettes et n'ont pas été déclarés avant la visite, le passager encourt le risque de perdre la marchandise, de payer une amende de la moitié de sa valeur et d'être en outre arrêté et remis aux autorités pour être poursuivi suivant la loi. Il en sera de même à l'égard des passagers dans le bagage desquels seront trouvés des billets faux ou de fausses lettres de crédit.

CHAPITRE IV

CHEMINS DE FER, MARINE MARCHANDE

I. Développement des voies ferrées. — II. Les grandes lignes transbrésiliennes. — III. Transcontinental. — IV. Tableau des lignes ferrées, lignes administrées par l'Union. — V. Lignes affermées. — VI. Lignes jouissant d'une garantie d'intérêt. — VII Distribution des lignes par Etat. — VIII. Le chemin de fer Central du Brésil, favoritisme. — IX. Trafic, résultats financiers. — X. Projets d'affermage. — XI. Question des transports, réunion des voies isolées. — XII. Construction de ports. — XIII. Compagnies de navigation brésilienne, le « Lloyd Brazileiro », ses lignes, résultats financiers. — XIV. Navigation fluviale.

I. — Pendant qu'on effectue à Rio de Janeiro des travaux importants qui vont faire de cette ville un port commercial de tout premier ordre, pourvu d'un outillage moderne, le gouvernement Fédéral, l'Union comme on dit là bas, produit un effort immense pour développer ses communications et relier entre eux les différents Etats de la Confédération.

En 1854, il y a cinquante-six ans, le Brésil ne possédait que 14 kilomètres 500 de chemin de fer, de Maua, de l'autre côté de la baie, à la base de la serra conduisant à Pétropolis; au 1er janvier 1909, le Brésil avait construit près de 19.000 kilomètres de voies ferrées que nous avons parcourues dans leur presque totalité, ainsi qu'une bonne partie des nouveaux tracés. C'est pendant ces dernières années surtout que les travaux de construction de chemin de fer ont été poussés avec la plus grande activité. En 1908, le Brésil battit son propre record en construisant 1.019 kilomètres de voies ferrées; dans le cours de l'année 1909, il a été inauguré 562 kilomètres de chemin de fer dont 431 construits par l'Union, et 131 par les Etats ou par des Compagnies. A la fin de 1910, il y aura bien près de 20.000 kilomètres de

chemin de fer en trafic et si le Brésil persiste dans sa politique actuelle de construction, il possédera d'ici quelques années le réseau ferré le plus important de l'Amérique du Sud.

On construit un peu partout, dans nombre d'Etats, mais c'est dans la zone du centre que règne la plus grande activité, celle-ci embrasse un plus grand nombre de lignes et des régions plus vastes, dans Minas Geraes, Bahia, Matto Grosso, São Paulo. C'est au centre que l'on construit les embranchements suivants : embranchement à Diamantina ; de Victoria à Diamantina ; de Mar de Hespanha ; de Alfenas ; de Pitangueiras et Ribeirão-Vermelho ; le prolongement de la Sapucahy ; le chemin de fer à Goyaz, la ligation de la ligne de l'Ouest à Angrados Reis, etc. L'impulsion est maintenant donnée et il semble que rien ne viendra l'arrêter.

Jusqu'à ces dernières années on pouvait noter le défaut d'un plan général bien conçu dans la construction des lignes ferrées existantes. En voyant de-ci de-là des tronçons de lignes isolés, on pouvait observer l'abandon de tracés déjà avancés pour entreprendre d'autres travaux sur d'autres points. Les deux derniers Ministres des Travaux publics, MM. Lauro Muller et Miguel Calmon et leur successeur M. Francisco de Sá, apportèrent plus de méthode dans les constructions qui obéirent à une conception unique, le prolongement et le raccordement des lignes existantes.

II. — Ce sont ces Messieurs qui inaugurèrent ces audacieuses poussées vers l'intérieur pour ouvrir des régions immenses au commerce et à la civilisation. On verra prochainement au Brésil un Transcontinental et un Transbrésilien. Les grandes entreprises, en voie d'achèvement ou de construction, sont les suivantes : lignes dites du Nord-Ouest partant de Bauru (Etat de S. Paulo) terminus de la Sorocabana, et allant vers le Matto Grosso et la Bolivie; celle-ci une fois achevée jusqu'à Corumba sur le Paraguay aura près de 1.500 kilomètres de parcours ; elle a atteint, depuis le commencement de l'année, le fleuve Parana, au Rebojo de Jupia et les travaux se poursuivent dans l'Etat de Matto Grosso.

La ligne de « São Paulo Rio Grande » œuvre d'importance commerciale et stratégique considérable, qui à la fin de 1910 reliera entre eux six des plus importants Etats brésiliens ; cette

ligne part d'Itararé frontière de São Paulo et rejoint le Haut-Uruguay à travers les Etats de Parana et de Santa Catharina. Le prolongement de la ligne « Central du Brésil », vers le nord; cette ligne a atteint le rio San Francisco, à Pirapora, endroit où commence la navigation libre de ce fleuve. La « Great-Western », qui dessert les Etats d'Alagoas, Pernambuco, Parahyba et la capitale du Rio Grande do Norte, construit plusieurs embranchements vers l'intérieur et continue à se prolonger en allant vers le Ceara, Piauhy et Maranhão; la « Victoria Minas » qui, très avancée, desservira les plus riches zones des Etats de Minas Geraes et d'Espirito Santo. Enfin le chemin de fer du Madeira au Mamoré, qui, partant de Santo Antonio, point où le Madeira cesse d'être navigable pour les vapeurs en raison des chutes qui l'obstruent, va aboutir à Guajara Mirim sur le rio Mamoré, se prolongeant sur une très courte distance jusqu'à Villa Bella; cette ligne, d'un avenir immense, donnera un débouché à tous les produits de l'Orient bolivien.

III. — Au 28 août 1909, il restait à achever 217 kilomètres sur la ligne allant de União da Victoria à l'Uruguay (São Paulo Rio Grande). L'ingénieur en chef nous affirmait qu'il l'atteindrait en juin de cette année, l'établissement de la voie se faisant à raison de 1 kilomètre par jour.

Du côté de Rio Grande il restait à achever 182 kilomètres de Passo Fundo au Haut-Uruguay. Le gouvernement a manifesté la volonté d'inaugurer la totalité du trajet de Rio à Porto Alegre et à Uruguayana le 30 septembre 1910. A cette époque, le voyageur pourra venir depuis le Rio San Francisco, chutes de Pirapora, jusqu'aux frontières de l'Uruguay ou de l'Argentine sur une distance de ligne ferrée ininterrompue de 3.975 kilomètres.

De Pirapora à Rio il y a 1.009 kilomètres ;
De Rio à São Paulo, 496 kilomètres;
De São Paulo à Itararé, 436 kilomètres;
D'Itararé à Ponta Grossa, 252 kilomètres;
De Ponta Grossa à l'Uruguay, 642 kilomètres;
De l'Uruguay à Santa Maria, 538 kilomètres;
De Santa Maria à Porto Alegre, 388 kilomètres;
De Santa Maria à Uruguayana, 374 kilomètres;
De Santa Maria à Rio Grande, 602 kilomètres;

Soit 2.652 kilomètres pour aller de Rio de Janeiro à Porto Alegre, capitale de l'Etat de Rio Grande do Sul;

2.738 kilomètres pour aller de Rio de Janeiro à Rio Grande,



RIO DE JANEIRO. — Le Théâtre Municipal. — Le Ministère de la Guerre et service d'État-major général.

à l'extrémité du Brésil sur l'Atlantique, à l'entrée de la lagune dos Patos;

2.738 kilomètres pour atteindre Uruguayana, autre extrémité du Brésil sur l'Uruguay. Là, raccordement avec les lignes de la République Argentine et de l'Uruguay.

IV. — Dans les chapitres particuliers à chaque Etat nous serons amenés à donner quelques détails sur les voies ferrées qui les desservent; mais comme la question des chemins de fer au

Brésil est des plus importantes et doit particulièrement nous intéresser non seulement par l'avenir qui leur est réservé, mais surtout par la quantité des capitaux français et étrangers employés à leur construction, nous donnerons ci-dessous la liste des chemins de fer appartenant à l'Union, ou affermés par elle, mentionnant ceux jouissant de la garantie d'intérêts Fédérale. Il manque à ce tableau quelques petites lignes sur lesquelles nous n'avons pu obtenir de renseignements; d'autre part cette liste indiquant la situation des chemins de fer au 1er janvier 1909, les 561 kilomètres inaugurés cette même année ne sont pas répartis sur chaque ligne ; d'après l'état avancé dans lequel nous avons trouvé les travaux des lignes en construction, on peut supposer que le nombre des kilomètres à marquer à la fin de 1910 sera supérieur à celui de 1909.

Voies ferrées des États-Unis du Brésil (au 1er janvier 1909).

CHEMINS DE FER appartenant à l'Union et administrés par celle-ci.	EXTENSION EN CONSTRUCTION			
	en trafic.	en construction.	études approuvées.	Total.
	kilom. m.	kilom. m.	kilom. m.	kilom. m.
Madeira au Mamoré et embranchement (Amazonas)	»	346 »	»	346 »
S. Luiz à Caxias et embranchement (Maranhão)	»	393 726	»	393 726
Prolongement de la Baturité (Ceara)	»	176 288	»	176 288
Prolongement de la Sobral (Ceara)	»	110 »	»	110 »
Cratheus à Therezina (Ceara et Piauhy)	»	»	323 666	323 666
Central du Rio Grande do Norte	56 »	244 »	»	300 »
Timbo à Propria (Bahia et Sergipe)	»	50 »	294 337	344 337
Rio do Ouro (Rio de Janeiro)	114 189	»	»	114 189
Central du Brésil	1.737 658	90 084	»	1.827 742
(Rio de Janeiro S. Paulo, Minas Geraes). Embranchement de Ferros	24 933	12 500	38 004	75 437
Minas et Rio	170 »	»	»	170 »
Muzambinho (Minas et Rio)	247 960	28 »	»	275 960
Ouest de Minas	914 800	161 »	»	1.075 800
D. Thereza Christina (S. Catharina)	116 340	»	»	116 340
Lorena à Coronel Barreiros (S. Paulo)	20 »	»	»	20 »
Cruz Alta à l'Ijuhy (Rio Grande do Sul)	»	49 405	»	49 405
Itaqui à L. Borja (Rio Grande do Sul)	»	»	»	»
TOTAUX	3.401 880	1.661 003	656 007	5.718 890

V. — Lignes appartenant à l'Union mais affermées.

	kilom. m.	kilom. m.	kilom. m.	kilom. m.
Baturité	345 330	»	»	345 330
Sobral (Ceara)	216 280	»	»	216 280
GREAT WESTERN :				
Natal à Independencia (Rio Grande do Norte)	171 197	»	»	171 197
Timbauda à Pilar (Pernambuco)	39 230	»	»	39 230
Comte d'Eu (Parahyba)	165 »	»	»	165 »
Recife à San Francisco	124 739	»	»	124 739
Sud de Pernambuco	193 908	»	»	193 908
Central de Pernambuco	244 813	»	»	244 813
Central de Alagoas et embranchements	150 »	»	»	150 »
Ribeirão à Cortez	28 657	»	»	28 657
Paulo Affonso (Alagoas)	115 853	»	»	115 853
Embranchem. de Campina Grande	80 196	»	»	80 196
Bahia à San Francisco (Bahia)	123 340	»	»	123 340
Embranchement de Timbo (Bahia)	83 »	»	»	83 »
San Francisco (idem)	452 310	»	100 281	552 591
Central de Bahia et embranchement	316 660	»	304 960	621 620
Parana	416 382	»	»	416 382
Cie AUXILIAIRE :				
Porto Alegre à Uruguayana et embranchements	877 444	366 986	»	1.244 430
Porto Alegre à Taquara (Rio Grande do Sul)	88 458	»	»	88 458
Santa Maria à Passo Fundo	355 602	»	176 »	531 602
Rio Grande à Bagé	302 440	»	»	302 440
TOTAUX	4.890 839	366 986	581 241	5.839 066

VI. — Lignes avec garanties d'intérêts.

	kilom. m.	kilom. m.	kilom. m.	kilom. m.
Alcobaça à Prainha da Rainha (Para)	43 »	141 200	»	184 200
Caxias à Cajazeira ou Flores (Maranhão)	78 »	»	»	78 »
Victoria à Minas (Espirito Santo et Minas)	278 645	79 355	153 370	508 370
LEOPOLDINA :				
Prolongement du B. de Araruama	51 440	»	»	51 440
Central de Macahé	42 700	»	»	42 700
San Eduardo à Itapemirim	93 230	»	»	93 230
S. Paulo Rio Grande, ligne d'Itararé (Parana)	567 047	295 380	105 800	968 227
S. Paulo Rio Grande, ligne San Francisco (Parana)	»	144 320	230 870	375 190
Nord-Ouest du Brésil (São Paulo Matto Grosso)	»	442 809	120 »	562 800
Mogyana, Jaguara à Araguary (Minas)	282 472	»	95 900	378 372
Quarahim à Itaqui (Rio Grande do Sul)	175 597	»	»	175 597
A reporter	1.612 129	1.103 064	705 940	3.418 126

Report	1 612 129	1.103 064	705 940	3.418 126
Pelotas à S. Lourenço (Idem)	»	»	135 590	135 590
Mines de S. Geronymo (Rio Grande do Sul)	»	»	149 »	149 »
SOROCABANA ET ITUANA :				
Capão Bonito à Ourinhas	196 214	22 050	»	218 264
Tatuhy à Lagoa Grande	158 724	93 558	»	252 282
Formiga à Porto Real	63 »	300 »	»	363 »
TOTAUX	2.630 067	1.518 672	980 530	4.536 262

Résumé total.

PROPRIÉTÉ DE L'UNION :	kilom. m.	kilom. m.	kilom. m.	kilom. m.
Administrés par l'Union	3.401 880	1.661 003	898 852	5.961 735
Affermés par l'Union	4.890 839	366 986	581 241	5.839 066
Concédés par l'Union avec garanties d'intérêts	2.231 069	947 663	987 530	4.266 252
Concédés sans garanties d'intérêt	1.848 145	81 620	1.325 379	3.255 144
Chemins de fer appartenant aux Etats	6.160 722	714 857	1.809 460	8.685 039
TOTAUX	18.532 655	3.772 129	5.602 462	28.007 236

Plus les 248 kilomètres du chemin de fer de Bragança (Para).

Nous ne donnons pas ici, parce que cela serait trop long et sans intérêt, le détail des lignes et embranchements des grandes et riches compagnies *Leopoldina, Mogyana, Paulista, Sorocabana*, qui, à elles seules, possèdent dans les États de Rio de Janeiro et São Paulo plus de 6.500 kilomètres de voies ferrées, outre la richissime *São Paulo Railway*, qui, avec ses 150 kilomètres, de Santos à Jundiahy, obtient le plus fort rendement connu par kilomètre.

VII. — Voici, d'ailleurs, la distribution des chemins de fer au Brésil, en ce qui concerne chaque État, pris du Nord au Sud.

	kilom.
Territoire de l'Acre	»
Amazonas	85
Para	291
Maranhão	78
Piauhy	»
Ceara	609
Rio Grande Do Norte	198
Parahyba	323
Pernambuco	900
Alagoas	265
Sergipe	»
Bahia	1.500
A reporter	4.249
Report	4.249
Espirito Santo	471
Rio de Janeiro	2.500
District Fédéral	174
São Paulo	4.200
Parana	900
Santa Catharina	116
Rio Grande do Sul	2.000
Minas Geraes	4.050
Matto Grosso	»
Goyaz	»
TOTAL en chiffres ronds	18.660

VIII. — Le chemin de fer Central est, avec les compagnies Leopoldina, Mogyana et Paulista, le système ferré le plus important du Brésil, il est même supérieur à tous les autres, car son trafic en passagers et marchandises dépasse celui des autres lignes du pays. La « Central » traverse une zone dont la capacité productrice est sans rivale et où pourra se concentrer une population bien supérieure à celle y existant actuellement. Et pourtant, cette zone est insignifiante, comparée au territoire colossal, vierge pour ainsi dire, qui s'étend à l'Ouest et au Nord et qui, avec les prolongements de la « Central », sera ouvert aux populations des pays du sud de l'Europe, qui, de plus en plus, se dirigent vers le Brésil.

L'extension totale des lignes de la « Central » atteint près de 1.200 milles, pour lesquelles les deux tiers sont à voie de 1m,60, le reste à voie de 1 mètre.

Malgré les circonstances les plus favorables, cette ligne, qui atteint aujourd'hui une valeur de 425.000.000 de francs, ne donne pas les résultats qu'on pourrait justement en attendre. Il faut s'étonner que cette ligne, qui devrait être pour l'État une propriété des plus productives, ne donne pas les bénéfices que, légitimement, le pays serait en droit d'espérer. Administrée directement par l'État et quoique ayant à sa tête un homme d'une valeur remarquable, M. Aarão Reis, l'exploitation de la ligne s'est parfois soldée par un déficit.

Nous trouvons la raison de ce déplorable résultat financier dans l'examen des dernières statistiques, on y voit partout l'immixtion de la politique dans l'administration de la ligne. Il semble que le chemin de fer Central du Brésil ait jusqu'ici été considéré comme une source de cadeaux officiels, un moyen commode de récompenser des amis ou des électeurs fidèles, en distribuant des passes gratuites et des emplois pour eux et leurs parents. De cette façon on remarque que le nombre des employés qui figurent sur les feuilles de paiement, atteint le chiffre effrayant de 7 par kilomètre de ligne en trafic. Ce personnel onéreux est loin d'être indispensable, car à côté on peut voir la compagnie « Leopoldina », dont le personnel est d'un peu plus d'un homme par kilomètre de ligne, et celui de la « Great Western of Brazil » (1) qui est à raison de deux employés par kilomètre.

(1) Ramifications de la Cie Leopoldina.

Si ces deux compagnies peuvent parfaitement assurer leur service avec ce personnel, il ne fait aucun doute que la « Central » peut se priver au moins de la moitié du sien, ce qui ferait une économie de plus de 23.000.000 de francs par an.

IX. — D'après ces mêmes statistiques on voit, en ce qui concerne le trafic des marchandises, que 1.100.000 tonnes payèrent leur transport; par contre, le chiffre de celles qui furent transportées gratuitement s'élevait à 530.000 tonnes. Sur ce dernier chiffre, 12.000 tonnes furent transportées au compte de l'État Fédéral ou des autres États, et les autres, à la rubrique « Colonisation » ou autres services. Malgré les bagages des immigrants transportés gratuitement, la quantité atteindrait tout au plus le quart ou le cinquième du chiffre énoncé. Sur 22.500.000 voyageurs transportés en 1907, dont 20.000.000 pour les faubourgs, il y en eut 1.000.000 qui voyagèrent avec des passes gratuites. Sur la totalité de ces passes, 55 p. 100 furent émises pour le compte du gouvernement et 45 p. 100 à la rubrique « Colonisation » et services divers. Malgré ces pratiques désastreuses, le solde sur les dépenses fut, en 1906, de 71.000 livres sterling; en 1907, le total des recettes fut de 2.029.700 livres, les dépenses s'étant élevées à 1.990.300, il y eut un solde de 39.400 livres.

Bénéfices insignifiants, dira-t-on, mais qui démontrent la valeur et l'importance de la ligne, laquelle pourrait donner, sans aucun effort, au moins 35 millions de bénéfices annuels, si toute faveur en était bannie, de même que l'excédent de personnel. En 1908, il y eut un déficit qui dut être couvert par le Trésor. Devant ce résultat désastreux, dont les statistiques parues en 1909 signalèrent les causes, le Président, M. Nilo Peçanha, qui avait pris le pouvoir à la mort du Président en exercice, M. Affonso Penna, prit des mesures pour en finir avec l'abus des passes; la proportion de celles-ci diminua d'une façon considérable et le trafic devint plus rémunérateur. L'énergique Président, plein de bonne volonté, voulut entreprendre de réduire le personnel des chemins de fer et d'en éliminer les incompétences. Mais il semble que, de ce côté, il n'ait pas obtenu le résultat désiré, en raison de toutes les influences mises en jeu pour opérer un jeu de passe-passe qui rendait impuissante la bonne volonté du Président.

X. — Malgré tous ceux qui sont plus ou moins intéressés au maintien de cet état de choses, nous avons pu noter avec satisfaction qu'un certain nombre de représentants, de hauts fonctionnaires et d'importantes personnalités brésiliennes, commençaient à admettre la nécessité d'affermer dans des conditions raisonnables le chemin de fer « Central » à une compagnie qui puisse l'exploiter dans des conditions avantageuses. On ne peut que féliciter ces hautes personnalités de faire céder l'amour-propre national, très susceptible comme on le sait, chez les Brésiliens, devant la nécessité de soulager les finances de l'État.

C'était là le meilleur parti à prendre en raison des mœurs politiques du pays, qui ne peuvent être si facilement modifiées, il n'y a d'ailleurs en cela rien d'humiliant, car nombre d'États européens sont, pour des raisons plus ou moins identiques, dans la nécessité de recourir à la régie indirecte.

Un projet fut donc déposé devant les Chambres, autorisant le Gouvernement à affermer le chemin de fer « Central » pour une durée de soixante ans. Malheureusement, ce projet dut subir trop d'influences hostiles, car plusieurs des conditions qui y étaient stipulées ne pouvaient être raisonnablement admises par aucune compagnie qui se formerait dans ce but. Le premier article du projet stipulait, par exemple, que la Société fermière devrait conserver le personnel actuellement en service sur la ligne; d'autres clauses imposaient, parmi d'autres conditions, l'obligation de construire une nouvelle ligne dans l'État de Minas, d'élargir la voie existante sur une grande extension et la construction de deux gares terminus dans la capitale, une de voyageurs, l'autre pour les marchandises. La première des clauses était suffisante pour écarter n'importe quels capitalistes étrangers, parce qu'il est notoire pour tous qu'une des raisons qui font que la « Central » ne donne que peu ou pas de bénéfices, c'est que le chiffre du personnel excède des deux tiers celui réclamé par les nécessités du service.

Sous cette forme, l'affermage est destiné à échouer, sans doute suivant le désir des opposants, mais il ne fait aucun doute pour nous qu'un projet plus acceptable sera présenté, plus ou moins prochainement ; les capitalistes européens doivent donc se préparer en prévision de cette éventualité. L'administration du Chemin de fer central, placée entre des mains compétentes

et énergiques, à l'abri des influences politiques, nous sommes convaincus que cette ligne pourrait rivaliser très prochainement avec les lignes les plus productives de la République Argentine, telles, la « Centrale Argentine » et les « Great Southern » qu'on cite pour leur excellent rendement.

XI. — La question des transports, question vitale intéressant les forces productives du pays, fait l'objet de toute l'attention du gouvernement brésilien actuel. En supprimant les faveurs et passes gratuites sur le Chemin de fer Central, le président Nilo Peçanha a eu l'entière approbation du public; grâce à d'autres mesures les recettes seront mieux surveillées. Pour l'instant un projet est à l'étude pour la diminution des tarifs de transports qui, dans la majorité des cas, sont actuellement trop élevés. Le gouvernement voit avec raison dans cette diminution une des garanties du développement de la richesse du pays; il faut, en effet, vendre le meilleur marché possible pour vendre beaucoup, et le Brésil peut fournir en quantité matières premières et produits agricoles. Mais pour rendre meilleur marché il faut que les frais de transport soient les moindres possible. Les résolutions du projet à l'étude doivent être soumises cette année à une réunion des directeurs des chemins de fer convoquée à Rio par le Gouvernement.

Pour faciliter la combinaison du trafic entre les chemins de fer et les rivières navigables, la Cie Leopoldina a été autorisée à amener ses rails sur les quais du nouveau port de Rio, de cette façon, les produits de l'intérieur du nord-est de l'Etat de Minas, de l'Etat de Rio de Janeiro et du sud de l'Etat d'Espirito Santo jusqu'à Victoria, pourront de suite être en communication par voie ferrée avec Rio de Janeiro. L'adoption de la traction électrique pour les trains de la « Central » desservant les faubourgs de Rio a été également décidée.

En résumé, le gouvernement brésilien affirme sa volonté de donner une grande activité au commerce et à l'industrie nationale en la dotant de moyens de transports suffisants, il poursuit surtout avec une persévérante énergie la réalisation de son programme consistant à réunir entre elles les voies isolées, autrefois construites un peu partout sans plan déterminé au fur et à mesure des nécessités locales.

Pour le Sud, nous avons vu que la question était résolue

par l'achèvement prochain de la « São Paulo Rio Grande » ; au Nord, le chemin de fer de la Baturité continue à avancer graduellement pour aboutir à Joazeiro où il se reliera au chemin de fer de Bahia au S. Francisco, Joazeiro est le point où ce grand fleuve est franchement navigable jusqu'à Pirapora, terminus actuel de la « Central ». La voie a pour objet de relier les lignes de l'Etat de Pernambuco avec les tronçons en trafic ou en construction vers Bahia, au Sud, et vers le Ceara, Piauhy et Maranhão au Nord. De ce côté, en effet, le Chemin de fer Central de Pernambuco, déjà incorporé dans la « Great Western », doit continuer vers Pesqueira, centre de Pernambuco, traverser l'Etat de Piauhy (jusqu'ici complètement dépourvu de voies ferrées) jusqu'à sa capitale Thérezina, de là cet Etat sera en communication directe avec São Luiz de Maranhão par le chemin de fer de Caxias et son prolongement actuellement en construction jusqu'à S. Luiz. Le prolongement de la Sobral, en cours d'exécution, mettra également Thérezina en relation directe avec le Ceara. Parmi tous les projets en cours de réalisation, ce dernier arrivera probablement le premier à son but.

Si le Brésil ne s'arrête pas, et nous voulons l'espérer, dans l'exécution de son programme, il pourra dans une vingtaine d'années posséder un réseau de près de 35.000 kilomètres de voies ferrées en exploitation, réseau qui mettra les pays de l'intérieur en communication avec dix ports principaux d'une profondeur de 10 mètres et douze autres de seconde importance.

XII. — La tendance du Brésil à développer son action sur mer se manifeste par l'exécution de grands travaux de ports pour lesquels des sommes considérables ont déjà été dépensées. Il ne s'agit pas de l'amélioration de ports de deuxième ordre comme ceux de S. Luiz de Maranhão, de Natal, de Parahyba, de Cabedello, de Maceio, de Paranagua et de Corumba (s/le Paraguay), mais de la construction de grands ports pourvus de l'outillage le plus moderne. Ces travaux considérables ont été entrepris d'abord au centre puis aux deux points extrêmes du Brésil. Au centre, par la construction du port de Santos, achevé depuis fort longtemps et celui de Rio de Janeiro dont une partie est en voie d'achèvement et l'autre en exploitation. Le programme comprend le creusement de quatre autres grands ports au Sud, la suppression de la barre du Rio Grande, à l'entrée de

la *Laguna dos Patos*, et la construction d'un port commode et bien abrité près de la ville de Rio Grande, ces travaux, en voie d'exécution, ouvriront aux produits du Rio Grande do Sul une issue facile sur l'Océan, et l'accès moins coûteux des marchandises d'importation. C'est ensuite, vers le nord en suivant le littoral le port de Victoria (en projet), puis ceux de Bahia, de Pernambuco et de Para en construction. Ce dernier est très avancé.

Il est inutile de faire remarquer qu'un des grands avantages de ces améliorations est l'exploitation régulière des quais des nouveaux ports qui, en mettant obstacle à la contrebande, produit immédiatement pour le fisc des résultats des plus avantageux. Comme exemple typique, nous dirons qu'en 1891, les recettes de la douane de Santos avaient été peu supérieures à la somme de 11.000 contos de reis (1); en 1892, année de l'inauguration de la première section du quai, elles s'élevèrent à plus de 22.000 contos et les années suivantes (1893-1894) elles ont atteint plus de 26.000 contos de reis.

Les ports du Brésil qui ont le plus grand mouvement de navigation sont : Rio de Janeiro, Santos, Bahia, Pernambouc (Recife), Belem (Para) et Manaos.

XIII. — La construction et l'amélioration des ports coïncident avec le développement de la marine marchande; diverses Compagnies reçoivent du Gouvernement de larges subsides, car la navigation de cabotage fut réservée au pavillon national en 1810, ce privilège cessa en 1866, pour être de nouveau rétabli sous la République en novembre 1892. Parmi les plus importantes compagnies brésiliennes il faut citer : le *LLoyd Brazileiro ;* la *Companhia National de Navigaçao Costeira*, de Rio de Janeiro à Pernambouc et à Porto Alegre ; *Empreza Esperança Maritima ;* de Rio à Manaos et à Porto Alegre ; *Empreza de Navigaçao*, de Rio à Caravellas (Bahia) ; la *Companhia Commercio et Navigaçao ;* plus, la *Companhia Bahiana*, de navigation interne et interstadoale ; la *Companhia Pernambucana*, etc.

Le « Lloyd Brazileiro » est, de toutes ces compagnies de navigation, de beaucoup la plus importante, elle est largement subventionnée par le gouvernement brésilien pour procurer un

(1) On sait qu'un conto équivaut à 1.610 francs.

service de navigation entre les ports du Brésil et du Rio de la Plata (1). Le service côtier et fluvial de cette compagnie, qui comprend dix lignes, est fait à l'aide d'une flotte de 65 vapeurs de 2.000 à 6.500 tonnes, cette flotte ayant été augmentée dernièrement de trois nouveaux vapeurs à double hélice de 6.500 tonnes de jauge brut, ils ont une vitesse moyenne de 14 nœuds, pour le transport des passagers et des marchandises.



Rio de Janeiro. — Imprimerie nationale.

Les nouveaux vapeurs qui sont parfaitement aménagés et où le service de charge et décharge se fait à l'électricité font, depuis trois ans, un service mensuel entre Rio de Janeiro, Bahia, Per-

(1) A titre d'indication, voici les distances en milles entre les deux points extrêmes de navigation de grand cabotage faites par le « Lloyd ».

VERS LE NORD.

Rio de Janeiro	à Bahia	734
—	à Pernambuco	1 124
—	à Fortaleza	1.532
—	à S. Luiz (Maranhão)	1.892
—	à Belém du Para	2.142
—	à Manaos	3.066

VERS LE SUD.

Rio de Janeiro	à Santos	202
—	à Paranagua	344
—	à Antonina	359
—	à S. Francisco	388
—	à Florianopolis	453
—	à Rio Grande	802
—	à Pelotas	829
—	à Porto Alegre	935
—	à Montevideo	1.016
Montevideo	à Cuyaba	2.091

nambuco, Pará, La Barbade et New-York, ce qui donne aux expéditions l'avantage d'un service indépendant. Il n'est peut-être pas inutile d'indiquer les lignes desservies par le « Lloyd » pour connaître l'itinéraire des marchandises prises en transbordement à Rio, Santos, Bahia et Pernambuco, ce sont les suivantes :

1° Entre Rio de Janeiro et Manaus [1], avec escales dans les ports de Victoria, Bahia, Maceio, Pernambuco, Parahyba, Natal, Ceara, Maranhão, Pará, Obidos et Sabtarem;

2° Entre Rio de Janeiro et Rosario de Santa Fé, avec escales à Santos, Paranaguá, Antonina, S. Francisco, Itajahy, Florianopolis, Rio Grande, Montevideo et Buenos Ayres;

3° Entre Rio de Janeiro et Porto Alegre, avec escales à Santos, Cananéa, Iguape, Paranaguá, Antonina, S. Francisco, Itajahy, Florianopolis, Rio Grande et Pelotas;

4° Entre Rio de Janeiro et Maceio, avec escales à Ponta d'Aréa, Caravellas, Bahia, Estancia, Aracajú et Penedo;

5° Entre Rio de Janeiro et Bahia, avec escales à Cabo Frio, Itapemirim, Piuma, Benevente, Guarapari, Victoria, Santa Cruz (Espirito Santo), Barra et Citade de S. Matheus, Viçosa, Caravellas, Alcobâça, Prado Seguro, Santa Cruz (Bahia), Canavieiras et Ilhéos;

6° Entre Rosario de Santa Fé et Cuyaba, avec escales à Parana, La Paz, Goya, Bella Vista, Corrientes, Cerrito, Humaitá, Pilar, Villa Franca, Assumpção, Rosario, Conceição, Foz do Apa, Olympo, Coimbra, Albuquerque et Corumbá;

7° Entre les ports de Santa Catharina;

8° Entre les ports de Bahia, et entre Rio Grande et Porto Alegre;

Plus deux autres lignes de charge entre Rio et Porto Alegre et Rio de Janeiro et Pará.

La compagnie du « Lloyd Brazileiro » vient de passer avec le gouvernement brésilien un nouveau contrat, prolongeant de six années sa concession. D'après ce contrat revisé, la compagnie s'engage à faire une réduction de 20 p. 100 sur les tarifs actuels du fret, et une réduction de 40 p. 100 sur certains produits brésiliens exportés des ports des États dans lesquels ils ont été produits.

(1) Manaus ou Manaos, orthographe adoptée au Brésil et par la plupart des géographes.

La grande majorité des navires du « Lloyd » sont tout à fait modernes, les cabines sont confortables et, sauf la table qui ne vaut pas celle des paquebots européens, on n'est pas, à bord des navires brésiliens, plus mal que sur ceux portant pavillon étranger. Les côtes sont bien visitées par les vapeurs des différentes compagnies brésiliennes; malgré tout, les expéditeurs se plaignent souvent de ne pouvoir faire embarquer leurs marchandises, qui restent parfois en souffrance, car nombre de petits ports sont négligés; aussi, sous le rapport du cabotage reste-t-il beaucoup à faire, et il y a là une voie fructueuse ouverte pour les capitaux étrangers. Plusieurs états fourniraient des subventions couvrant une partie des frais. Nous avons vu à Florianopolis (capitale de Santa Catharina) une firme allemande qui possédait un petit vapeur de 800 tonnes, lequel visitait les petits ports de la côte jusqu'à Rio et laissait un bénéfice mensuel de 45.000 francs; devant ce résultat, la maison allemande fit venir d'Europe deux autres vapeurs du même type qui transportent marchandises et passagers. Cet exemple pourrait être suivi pour les États du Parana et Rio de Janeiro.

L'État de São Paulo a proposé de donner une forte subvention à une compagnie qui se chargerait uniquement du transport du café par bateaux spécialement aménagés. Aucune ne s'est encore présentée.

Comme la « Central », la compagnie du « Lloyd Brazileiro » n'a pas donné, ces derniers temps, les résultats financiers qu'on serait en droit d'espérer de son service, cela pour les mêmes raisons. L'administration de M. Buarque de Macedo, son directeur, ne doit pas être incriminée, mais seules les influences politiques, car la compagnie est plus ou moins sous la dépendance de l'État qui la protège et la subventionne largement, comme nous l'avons dit. D'autre part, nous avons pu remarquer que les commandants de ces paquebots jouissaient de la singulière latitude de pouvoir transporter pour leur compte un certain nombre de colis (droit, tolérance ou abus, nous ne savons), cette coutume nous semble ouvrir la porte à quelques abus et porter préjudice au trafic. Espérons que le nouveau contrat que vient de passer le « Lloyd » avec le gouvernement aura donné à cette compagnie plus de latitude, plus de souplesse, et que son trafic très important donnera enfin tous les avantages qu'il pourrait et devrait donner.

XIV. — Outre la navigation côtière, le service de navigation fluviale est assez bien organisé sur les principaux fleuves du Brésil, particulièrement sur l'Amazone et ses principaux affluents, où il existe huit lignes régulières, sans compter celles des grands paquebots qui remontent jusqu'à Iquitos. La principale compagnie est la « Companhia do Amazonas » qui possède une quarantaine de vapeurs de fleuve de 500 à 900 tonneaux, on les rencontre partout dans les grands fleuves de l'Amazonie ; les compagnies « Grão Pará » et la « Paraense » qui disposent également de bons vapeurs de 800 à 2.000 tonnes.

Comme on le verra lorsqu'il sera question des États que ces fleuves arrosent, la navigation fluviale est assez développée sur les rios Itapicuru et Mearim, dans l'État de Maranhão ; sur le São Francisco, qui dessert les États de Minas, Bahia et Alagoas; le Parahyba, l'Iguassu, le Jacuhy, le Taquary, l'Ibicuhy et le Haut Uruguay; la navigation de ces deux derniers rios est toute récente, elle se fait dans le premier, qui est affluent de l'Uruguay jusqu'à Cacequy, et sur le second jusqu'à San Isidro, desservant ainsi le nord de l'État de Rio Grande do Sul et la frontière argentine. Enfin la navigation sur le Parana et le Paraguay vers le Matto Grosso.

Il existe, en outre, d'autres petites lignes dont il sera question dans d'autres chapitres.

CHAPITRE V

CARACTÈRE, USAGES ET MŒURS

I. Eléments ethniques constituant le peuple brésisilien, phases d'évolution. — II. Caractère d'Etat à Etat. — III. Caractère et qualités du Brésilien. — IV. Sentiments hospitaliers. — V. Défauts du caractère brésilien, indolence et apathie. — VI. La politique et le jeu. — VII. Manière de vivre. — VIII. Goût de l'élégance et de l'hygiène. — IX. Divertissements populaires, processions. — X. Le clergé, son influence, les « irmandades ». — XI. Instruction publique, enseignement supérieur et secondaire; enseignement secondaire libre. — XII. La presse, principaux journaux.

Avant de pénétrer dans chacun des États du Brésil, il nous semble utile de dire quelques mots des Brésiliens en général; il est bon, lorsqu'on arrive dans un pays en commerçant, en émigrant, voire en touriste, de connaître tant soit peu le caractère, les qualités et les défauts de ses habitants.

Le peuple brésilien est issu de trois éléments ethniques, le blanc, l'indien et le nègre, qui, dès le commencement de l'occupation du Brésil, se repoussant dans certains endroits, se rapprochant dans d'autres, formèrent, plus tard, par des croisements, un type nouveau. De la situation de chacun de ces éléments en face les uns des autres, dans les diverses phases de l'histoire coloniale, résulte l'évolution à laquelle obéit le peuple brésilien dans sa constitution.

Dans la première phase, nous voyons le Portugais; il occupe la place prédominante, c'est le conquérant qui s'impose, qui domine, étendant peu à peu son pouvoir à la suite de rudes combats avec les indigènes. L'Indien soutient la lutte avec le conquérant et révèle son tempérament belliqueux, qui forme le fond de son caractère, il attaque et se défend, cédant le terrain pouce par pouce devant la force de l'armement; il repousse, méfiant, les avances de la civilisation qui le pourchasse. Le

nègre nouveau venu, importé des côtes d'Afrique, passif et obéissant, regarde en spectateur indifférent la scène qui se déroule sous ses yeux. Dans cette première phase, il existe donc au Brésil trois races isolées dans leur action sociale; mais cet état de choses ne dure pas. Soit par la force, soit par le résultat des efforts persévérants des Jésuites à catéchiser les Indiens, soit par résignation, ces derniers se rapprochèrent des Portugais et la haine contre l'envahisseur se fondit dans des alliances multiples qui produisirent l'élément métis. D'autre part, comme résultat de la longue cohabitation du nègre avec le blanc, l'Africain, résigné à son état servile, produit un nouveau facteur, le mulâtre.

Au XVIIe siècle, l'agrégation de ces trois races est complète et on les voit combattant ensemble pour une même cause dans la lutte contre les Hollandais qui avaient occupé le littoral nord; noirs et Indiens sont devenus, dans cette seconde phase, des auxiliaires dévoués et énergiques. Puis l'évolution des trois races continue à s'acheminer lentement par de multiples croisements à la fusion de ces races qui doit produire un type nouveau. Dans un pays en grande partie tropical, l'alliance intime du conquérant avec les deux races tropicales avec lesquelles il se trouvait en contact fut nécessaire, il en résulte une population vigoureuse appropriée au climat de la zone torride. Le type du Brésilien généralement donné par le produit physiologique des croisements et qui est aussi considéré comme un produit non croisé, mais rendu différent par les conditions du milieu, commence à apparaître avec son caractère propre, distinct de celui des autres époques, au moment où se révèlent les bandeirantes paulistes qui, dès le milieu du XVIIe siècle, s'internent dans l'intérieur, explorant les *sertoes* (1) les plus éloignés des États de Minas Geraes, Goyaz et Matto Grosso.

Dans cette troisième phase, le Brésil n'est plus le point de réunion de trois races distinctes, c'est la patrie d'un peuple neuf qui se forme, montrant un caractère particulier où se révèlent les facteurs ethniques de son élaboration. Ce peuple tient de l'Européen le goût du progrès, de l'étude; de l'Indien le tempérament fougueux et l'exaltation des passions; du noir, l'indolence et l'intensité des sentiments affectifs. Issu d'un même berceau,

(1) Sertao au singulier, mot intraduisible qui signifie pays à peine exploré et peu habité.

ce peuple ne tarde pas à ressentir le sentiment puissant de la nationalité qui le pousse aux actes héroïques, depuis les tentations d'émancipation du régime colonial jusqu'à l'indépendance proclamée le 7 septembre 1822.

La supériorité de la race blanche, son pouvoir absorbant et les croisements successifs ont réduit à rien l'influence du nègre et de l'Indien, remplacés par les métis que des croisements répétés à l'infini ont presque identifié au blanc de pure race, duquel ils possèdent les qualités supérieures d'intelligence et de caractère.

Cette fusion des divers éléments ethniques, dans la formation



Rio de Janeiro. — Quitandeiros, marchands de légumes italiens et portugais.

du type brésilien ne s'est pas effectuée partout de la même façon ; la transformation rapide dans certains endroits le fut beaucoup moins dans d'autres, suivant la subordination plus ou moins longue de l'un quelconque des éléments originels. Dans deux ou trois États du nord où les noirs étaient fort nombreux et où ils semblent encore s'être rencontrés depuis l'abolition de l'esclavage, cette transformation en un type unique est beaucoup plus lente.

II. — A ce sujet, un fait frappe le voyageur qui parcourt les différents États : c'est qu'il existe entre eux ce qu'on pourrait nommer une certaine rivalité politique et administrative; cette rivalité est accentuée par les différences de caractère, les usages,

les coutumes, l'éducation, les aspirations et surtout la composition de la population d'État à État. On a dit que ces différences étaient occasionnées dans le sud, par l'élément étranger immigré; c'est là une grande erreur, car ces différences se notent davantage dans les États du nord, où il n'y a jamais eu de courant d'émigration.

Quelle différence ne note-t-on pas, entre l'habitant de l'État de Sergipe très métissé, homme à la physionomie large, d'aspect peu robuste, mais actif et intelligent, parlant d'une voix métallique où les *rrs* abondent; accent et voix tout à fait différents du ton légèrement guttural et sentencieux de son voisin l'habitant de Bahia. Ce dernier, brun, de traits réguliers, est gai, expansif, intelligent et loquace. Quelle différence surtout entre le Pernambucain, fier, hautain, tant soit peu tapageur mais bon garçon, orgueilleux de sa ville qu'il nomme la Venise brésilienne, et les métis endurants et patients, plus soumis et plus humbles, ses voisins de l'intérieur du Parahyba et du Rio Grande do Norte, qui ont à lutter avec les conditions d'existence plus rudes !

C'est par un travail lent et persévérant que le caractère du peuple brésilien s'éloigne de plus en plus des influences de son origine ethnique, l'aventurier portugais, l'Indien Tupy et les multiples croisements entre les premiers et les noirs africains. Cependant, il semble que le type d'aujourd'hui n'est pas encore le type définitif, l'évolution n'est pas encore achevée; le Brésil progresse et se développe, mais, malgré ses 23 millions d'habitants, il manque de bras pour exploiter son immense territoire et, depuis nombre d'années, il reçoit un double courant d'émigration du sud et du nord de l'Europe; Italiens, Allemands, Polonais qui viennent s'associer aux luttes, aux fatigues et aux progrès du peuple brésilien, fusionnant également avec celui-ci. De toutes ces origines est sorti le Brésilien par excellence, le type d'aujourd'hui, mais du nouveau courant surgira bientôt le Brésilien de demain auquel est réservé un grand rôle dans l'histoire de son pays, dont le présent fait pressentir les grandes destinées.

Il n'y a pas, au Brésil, une véritable aristocratie de sang; la société se divise en deux courants principaux, l'un politique, l'autre commercial. Il n'existe aucun esprit de division entre les diverses classes et même pendant l'époque coloniale et sous

l'Empire on y remarquait très peu de ces distinctions avilissantes établies par le gouvernement espagnol dans l'administration de ses colonies. Cet avantage était le fruit de la nécessité plutôt que d'un sentiment d'équité ou d'humanité de la part de la métropole, il est facile de s'en apercevoir en lisant quelques dispositions réglementaires qui prouvent clairement que si les Portugais avaient cru pouvoir conserver aux blancs purs la prépondérance, ils eussent, comme en Espagne, établi ce système par des lois. Les deux clans ou courants que nous avons désignés composés, l'un, des employés et des fonctionnaires de toutes catégories du rouage politique, l'autre des négociants et industriels avec leurs innombrables divisions et subdivisions, étouffent et laissent dans l'ombre toutes les autres fractions.

III. — Le Brésilien en général possède de belles qualités naturelles. Sous le rapport de l'intelligence, il ne le cède à personne, s'assimilant facilement toute nouvelle production scientifique et intellectuelle que l'éducation jette en pâture aux assoiffés de savoir. Le fond de son caractère est une grande douceur, il a horreur de la violence; il est simple, courtois et poli dans ses relations, mais on note chez lui une légère teinte de mélancolie, un caractère doux et triste, réservé plutôt, caractère apparent dû surtout au climat, à la race et aux coutumes sociales. Il ne semble guère avoir de préjugés sociaux ni religieux. C'est en effet un trait saillant chez le Brésilien, que son caractère profondément démocrate; il reçoit, il serre la main à tout le monde, qu'on soit blanc ou noir, qu'on figure en haut ou en bas de l'échelle sociale; il semble avoir la pose en horreur et surtout il n'aime pas l'étiquette; les plus hauts magistrats et fonctionnaires de la Confédération sont accessibles à tous et font montre de la même simplicité avec tous. Cela de la manière la plus franche et la plus cordiale.

Pour peu qu'on soit étranger et muni pour lui d'une lettre de recommandation, le Brésilien fera tout son possible pour vous être agréable. Il n'y a pas d'homme plus liant que lui, et l'on n'en finit pas, sans pourtant les chercher, de présentations, de compliments et de poignées de main. Entre Brésiliens, l'accolade qui se donne dans la rue aussi bien que partout ailleurs remplace la poignée de main chez des amis plus intimes, elle comporte comme accompagnement de petites tapes réciproques dans le

dos. Cette coutume, que certains voyageurs plaisantent à tort, dénote les sentiments vifs et expansifs du Brésilien.

IV. — On a maintes fois parlé des sentiments hospitaliers des Brésiliens, c'est là, en effet, le trait le plus saillant de leur caractère bienveillant. Cette hospitalité est telle qu'il est difficile pour celui qui ne l'a pas reçue, d'en imaginer la délicatesse et la cordialité. Cela s'observe particulièrement dans les fazendas (fermes, exploitations rurales) de l'intérieur, où chacun s'ingéniera à prouver à l'hôte étranger qu'il est le bienvenu et qu'on lui est reconnaissant d'accepter cette hospitalité. A peine arrivé, on vous questionne sur vos goûts, sur vos préférences; on s'ingénie à aller au-devant de vos désirs. Cette hospitalité n'est pas indiscrète; au bout de deux jours on ne s'inquiète plus de vous que pour s'informer si rien ne vous manque, si vous êtes satisfait, ou pour vous proposer quelque plaisir nouveau. Peut-on rêver meilleur accueil? Celui-ci apparaît tellement sincère, qu'au lieu de se trouver confus d'être ainsi choyé comme un vieil ami, le voyageur finit par trouver cet accueil tout naturel. Nous avons reçu l'hospitalité dans les campos Argentins, au Chili, au Pérou, et cela d'une façon très large, mais au Brésil nous nous sommes sentis plus chez nous que partout ailleurs. C'est surtout à l'intérieur qu'il faut aller juger de l'hospitalité brésilienne.

Le Brésilien apparaît comme remarquablement tempérant, surtout dans les hautes et moyennes sphères; à table, les plats sont nombreux, mais il mange et boit avec modération et généralement il ne boit que de l'eau.

V. — En échange de ces nombreuses qualités l'habitant du Brésil n'est pas sans avoir quelques défauts; le contraire en ferait un être exceptionnel. Il semble assez porté à la médisance, non par méchanceté, car le fond de sa nature est excellent, mais il aime les commérages sur le compte de son prochain, il adore surtout faire des discours. Puis, ce qu'il y a de certain c'est qu'il est indolent à l'excès, surtout sur le littoral et au nord du pays; ce qui frappe le plus à Rio et dans les grandes villes, c'est cette indolence inaltérable, cette propension à remettre toute chose au lendemain, *à manha*, telle est l'expression presque consacrée. Les gens pressés, c'est des Européens qu'il s'agit, doivent apprendre à être patients, à ne brusquer rien ni personne s'ils veulent aboutir. La conséquence logique de cette indolence est une

certaine indifférence apparente, le Brésilien se laisse aller, se laisse vivre. Il semble ignorer le prix du temps, on dirait qu'il n'a jamais rien à faire, et cependant ses affaires marchent régulièrement, les journaux paraissent exactement, les trains partent à l'heure. En somme, au Brésil on s'agite lentement et cependant il se fait à Rio et dans toutes les grandes villes, beaucoup d'affaires et de grandes affaires, mais elles se font un peu partout sans grand apparat.

Peut-on reprocher au Brésilien son indolence? Non, car elle n'est que le résultat du climat. Dans tous les pays chauds on constate ce manque d'énergie intermittent. Cela est si vrai, que dans les États du Sud où la température est plus fraîche, par exemple à São Paulo, les habitants sont plus actifs, plus remuants. Comme résultante, on note chez les Brésiliens cultivés ou non, une sorte de philosophie exaltée et enthousiaste; pour les grandes comme pour les petites choses, quand un fait les passionne, ils s'abandonnent avec toute la fougue du méridional; malheureusement, l'oubli suit de près cet enthousiasme momentané, il est toujours sincère, mais très vite on retombe dans l'apathie native.

Lorsqu'on observe cette indolence habituelle, on se demande comment le Brésil a pu atteindre si vite son développement présent qu'il faut admirer; mais il faut dire à la vérité que le développement de ce beau pays aurait atteint un développement encore plus remarquable, si l'on ne sentait pas chez la plupart de ses enfants un certain manque de constance et de fermeté de caractère. On croirait que le Brésilien ne veut contrarier personne; en voulant parfois voir trop grand, il manque souvent de précision dans les idées et ne sait pas ou ne veut pas toujours distinguer la valeur relative des hommes et des choses.

VI. — On note chez les Brésiliens au moins deux passions prédominantes : la politique et le jeu. La politique qui vicie tout, fausse tout, et atrophie toute idée large, a pris dans les préoccupations et dans les occupations de tous, une place vraiment trop grande. Si le Brésil progresse et doit continuer à progresser en dépit de tout, on peut affirmer, et en France nous sommes dans le même cas, que ce fait est exclusivement dû aux hommes de bonne volonté, à ceux qui travaillent indifférents aux mesquines combinaisons de la politique.

Il y a dans tout le Brésil un grand nombre de loteries autorisées par les États, outre celle de la Capitale Fédérale. Quoiqu'il y ait des tirages chaque jour, ces loteries font d'excellentes affaires, car tout le monde achète des billets. En outre, pour satisfaire à la passion du jeu dont sont animés bon nombre de Brésiliens, il y a à Rio des maisons de jeu de toute catégorie qui, traquées par la police avec la plus grande rigueur, n'en continuent pas moins à vivre et à prospérer. Il est vrai que la plupart se sont constituées en clubs pour être un peu tranquilles; ces prétendus clubs sont ouverts à tout le monde, on y rentre sans formalité, on ne vous demande que de jouer. Il y a des clubs et des maisons de jeu jusque dans la plupart des petites villes de l'intérieur; tous ces établissements développent encore, si possible, l'amour du jeu dans les classes populaires et moyennes.

VII. — Les familles sont au Brésil généralement fort nombreuses, il n'est pas rare d'en voir composées de huit, dix et douze enfants. Ces derniers ont pour leurs parents beaucoup d'affection; le père est respecté, il vaque d'ailleurs toujours à ses affaires, mais la mère, toujours trop indulgente, est un peu tyrannisée par tout ce petit monde. On mène généralement la vie de famille encore un peu patriarcale surtout dans l'intérieur. On se lève ordinairement de bonne heure, surtout à Rio de Janeiro où les tramways électriques rapides et commodes, circulent toute la nuit, sillonnant les principales rues de la ville et reliant les faubourgs les plus éloignés au centre de la capitale.

A 9 ou 10 heures on déjeune, et l'on dîne à 5 ou 6 heures; les habitants de la ville ne paraissent pas se livrer longtemps aux douceurs de la sieste; à ce sujet, l'Européen s'étonne de voir les habitants travailler aux heures les plus chaudes de la journée, on va surtout au bureau de 10 heures à 4 heures du soir.

En général, dans tout le Brésil, les dames sortent assez rarement; dans les rues, les hommes sont en grande majorité, le beau sexe n'est guère représenté que par les étrangères et les femmes du peuple. Il y a quelques années, à Rio même, on trouvait peu de femmes parmi la foule élégante qui encombre, de 2 heures à 5, la rua do Ouvidor qui reste toujours, quoi qu'on dise, une sorte de salon pour la capitale; il n'en est plus de même aujourd'hui, on y trouve, ainsi que sur la superbe

Avenida, un grand nombre de dames habillées, pour la plupart, de toilettes du meilleur goût. Dans les villes de l'intérieur, les femmes vivent quelque peu cloîtrées, suivant la coutume coloniale ; heureusement pour elles les habitations ont toujours des fenêtres sur la rue, car, dès l'après-midi et bien avant dans la soirée, on peut voir jeunes et vieilles accoudées à leur fenêtre, d'où elles suivent le mouvement de la ville. C'est là leur principale distraction.

VIII. — Les Brésiliens de la meilleure société, ceux des classes moyennes et tous en général, lorsqu'ils en ont les moyens, adorent être bien vêtus; aussi, portent-ils toujours des vêtements d'une coupe irréprochable. Toutefois, l'étranger s'étonne de voir porter, malgré la chaleur, des costumes de drap noir ou de fantaisie que les habitants semblent préférer, ainsi que les chapeaux de feutre ou de soie. Ils ne paraissent pas se soucier des conditions nécessaires à la vie facile dans les pays chauds. Ils ne semblent même pas s'en apercevoir ni ressentir les effets d'une conduite aussi illogique. Les vêtements blancs ou de coutil sont réservés pour l'intérieur, c'est tout juste si on ne regarde pas avec compassion ou moquerie les étrangers qui circulent complètement vêtus de blanc. Les dames, par contre, font contraste avec le sexe fort; jeunes filles et enfants portent presque toutes des toilettes blanches ou claires. Dans les faubourgs pauvres des villes de l'intérieur, on voit fréquemment de petits enfants nus; ceux-là, au moins, vivent d'accord avec le climat.

Le Brésilien, principalement celui des classes cultivées, prend grand soin de l'hygiène du corps; il est rare que tous les matins il ne prenne pas un bain ou une douche froide; ceci ne manque dans aucune maison un peu aisée. Il porte du linge blanc toujours irréprochable, malgré le prix élevé du blanchissage; des bottines si reluisantes qu'elles en paraissent vernies, car il les fait cirer deux ou trois fois par jour. Aussi, Rio de Janeiro et les grandes villes sont-elles le pays béni des cireurs (engraxates), généralement italiens et hommes de couleur, qui se font de bonnes journées. Dans toutes les villes un peu importantes, on trouve de ces cireurs; dans les centres de second ordre de l'intérieur, ce sont des enfants. Aussi, quand on revient à Paris après un séjour au Brésil, on trouve que les cireurs y font beaucoup défaut et ceux qu'on parvient à rencontrer de

loin en loin sont loin d'être aussi experts parce que moins entraînés.

IX. — Dans la majorité des États, les divertissements publics consistent presque exclusivement dans les cinématographes qu'on rencontre maintenant un peu partout, puis dans les cérémonies religieuses. Certaines régions voient peu de compagnies dramatiques ou autres, et, en tout cas, les théâtres ne sont guère accessibles à la généralité du populaire. Si les séances théâtrales sont rares, les cérémonies sont fréquentes. Presque tous les dimanches il y a procession, surtout à Bahia et à Maranhão; quand elles sont solennelles, elles sont suivies par les meilleures familles de l'endroit, mais, en général, elles le sont surtout par les classes inférieures et particulièrement par les gens de couleur, pour qui ces processions ont un grand attrait. On ne note pas, en général, d'excès religieux dans les classes cultivées. Ces processions sont surtout remarquables par le nombre de foguettes, pétards et fusées qu'on y fait partir, car il n'y a pas au Brésil de manifestation de plaisir sans pétards. Pendant la procession, les fusées éclatent à tout moment ; à chaque détonation, tout le monde agite au-dessus de sa tête ombrelles, parapluies et mains, pensant éviter ainsi le choc trop brutal des baguettes qui retombent.

X. — Depuis l'avènement de la République, qui décréta la séparation des Églises et de l'État, le clergé ne semble plus avoir grand empire sur les principales classes sociales et il ne paraît pas qu'il puisse remonter le courant. A part les basses sphères de la société, le peuple grossier, ignorant et superstitieux, qui adore les cérémonies tapageuses, les processions agrémentées de feux d'artifices et de pétards, d'exhibitions carnavalesques, le Brésilien apparaît, sinon incroyant, du moins indifférent. Autant que nous l'avons pu constater nous-même, la religion, au Brésil, est presque réduite, du moins en ce qui concerne la partie mâle de la population, à quelques formes extérieures. Un tramway passe-t-il devant une église, croise-t-on un convoi funèbre, rencontre-t-on une croix, chacun avec respect se découvre et s'incline autant de fois que le fait se reproduit; mais le dimanche, dans les églises si nombreuses, on aperçoit bien peu d'hommes.

Le clergé se recrute très difficilement au Brésil. A l'heure actuelle, sauf pour le haut clergé qui semble, en général, digne

et bien choisi, la profession ecclésiastique est très délaissée comme ne donnant plus de prestige dans la société ni de ressources suffisantes, les privilèges, les grosses prébendes et les rétributions accordées par l'Empire ayant été supprimés avec la loi qui rendait à l'Église sa liberté. Les séminaires étant désertés malgré tous les efforts, car les familles les plus croyantes même s'opposent à laisser suivre la carrière religieuse à leurs enfants, on voit en activité de service, surtout dans les grandes villes, un grand nombre de prêtres étrangers, principalement des Italiens. En même temps que des colons pour l'agriculture, l'Italie fournit au Brésil des recrues pour l'Église.

Une institution originale et caractéristique existe au Brésil sous le nom d'*Irmandade* ou de *Confraria*. Ces sociétés, qui sont en quelque sorte des associations cultuelles, possèdent généralement de grandes ressources : elles sont propriétaires d'immeubles et souvent même des églises et chapelles, d'autres fois elles n'en ont que l'administration. Dans tous les cas, les « irmandades » doivent être renseignées et ont la haute main sur tout ce qui se fait, elles dépensent des sommes considérables pour l'arrangement des églises et pour certaines fêtes. Le pouvoir exercé par ces riches confréries entre quelquefois en conflit avec celui de l'un ou de l'autre évêque, qui alors met une ou plusieurs églises en interdit. Ces évêques humiliés, et les prêtres qui vivent chichement d'un petit troupeau de dévots choisis accusent les irmandades de désorganiser l'Église et d'être les instruments de la franc-maçonnerie. Quoi qu'on dise, ces sociétés composées de personnalités respectables et influentes sont à la tête de la plupart des grands établissements de charité ou d'assistance publique. Nous avons visité nombre d'hôpitaux gérés par ces confréries, et nous devons avouer que beaucoup d'établissements européens sont loin de posséder le matériel moderne, laboratoires, salles d'opération et de visite, que possèdent ces établissements entretenus par la charité publique, lesquels, sous le rapport de l'ordre et de l'hygiène, ne craignent aucune comparaison.

XI. — Le gouvernement brésilien apporte tous ses soins à la diffusion de l'enseignement dans tout le pays ; d'après un article de la Constitution, les illettrés ne peuvent être électeurs. Malgré tout, la proportion de ceux-ci est encore considérable dans l'inté-

rieur, où certaines zones ne possèdent pas encore le nombre d'écoles qui leur seraient nécessaires; d'autre part, dans ces mêmes régions, on obtient difficilement l'assistance régulière. Dans chaque État, l'enseignement primaire est à la charge des municipalités et des États eux-mêmes, qui entretiennent également les Écoles Normales.

L'enseignement supérieur est donné dans les Facultés de Médecine de Rio de Janeiro (1) et de Bahia; dans les Facultés de Droit de São Paulo et de Pernambuco, à l'École Polytechnique de Rio de Janeiro, laquelle forme des ingénieurs civils, des ingénieurs industriels et des ingénieurs géographes, l'École des Mines de Ouro Preto. Toutes ces écoles appartiennent au gouvernement fédéral. Il existe en outre une Faculté libre de Droit, et une Faculté libre de Sciences juridiques et sociales à Rio de Janeiro; une Faculté libre de Droit à Minas Geraes; une école libre de Droit et l'École Polytechnique à Bahia, une école d'ingénieurs à Pernambuco; une Faculté de Médecine et Pharmacie à Porto Alegre. Tous ces établissements sont des instituts particuliers ou estadoaux — *équiparados* — c'est-à-dire parallèles aux établissements fédéraux et jouissant des mêmes privilèges.

Il y a en plus à Rio de Janeiro une École nationale des Beaux-Arts, un Institut national de Musique, l'Institut Benjamin-Constant pour l'éducation des aveugles et l'Institut des Sourds-Muets. Comme enseignement professionnel il y a le « Lyceo de Artes et Officios », Lycée d'Arts et Métiers, établissement qui appartient à une association particulière; il reçoit des élèves des deux sexes à titre entièrement gratuit, ses cours sont nocturnes et très fréquentés. On y enseigne, outre les langues vivantes, les mathématiques, la chimie, la physique et les beaux-arts; ce lycée possède un bel édifice dans l'Avenida Central. Le « Lyceo litterario Portuguez », dont le programme est à peu près le même que le précédent, reçoit à titre gratuit des élèves de toutes nationalités; il y a encore une Académie de Commerce et deux Instituts professionnels, l'un masculin, l'autre féminin.

Il y a dans tous les États des lycées (gymnasios) d'instruction

(1) L'Académie de médecine de Rio possède de bons professeurs pour beaucoup de spécialités, nombre de médecins de haute valeur et quelques savants dont les travaux font honneur au Brésil. Beaucoup de médecins formés à Rio vont encore compléter leurs études en Europe.

secondaire, modelés sur le Gymnasio Nacional de Rio de Janeiro. L'instruction primaire et élémentaire, dans l'intérieur, se heurte à la difficulté de recruter le nombre nécessaire d'instituteurs; dans les Écoles Normales le nombre des élèves femmes est de beaucoup supérieur à celui des hommes; ces derniers n'achèvent pas toujours leurs cours, préférant passer par une École de Droit. Ce sont donc des femmes qui sont pourvues de la majorité des postes. Nous avons visité un certain nombre d'écoles modèles vraiment remarquables.

Les écoles d'enseignement supérieur et les lycées d'enseignement secondaire possèdent un grand nombre de professeurs de valeur; toutefois, le nombre en est encore insuffisant, et on est parfois dans la nécessité d'employer certaines médiocrités pour ne pas faire appel à des professeurs étrangers.

Pour obtenir un ensemble général de bons professeurs et surtout pour diminuer le nombre des candidats au doctorat en droit, il faudrait plus de rigueur de la part des professeurs examinateurs, plus d'obéissance et d'assiduité de la part des élèves et autant que possible la suppression du favoritisme, mais ce dernier est de tous les pays.

Pour la plupart des études scientifiques, on étudie presque exclusivement dans des livres français, textes originaux ou traduits en portugais, ou des œuvres allemandes traduites en français. Dans tous les milieux cultivés, notre littérature est en grande faveur; ce sont les auteurs français qui sont les plus lus et dans les bibliothèques ce sont les livres en français qui sont les plus nombreux; c'est le français qu'on lit, qu'on cite et qu'on récite, et si on ne le parle pas toujours on le comprend. Il est beaucoup de Français qui voudraient parler leur langue aussi bien que nombre de Brésiliens.

XII. — La presse est au Brésil extrêmement développée, il n'est pas de ville un peu importante qui ne possède plusieurs organes; dans les plus petites, on trouve toujours au moins un journal hebdomadaire ou bi-hebdomadaire. On peut dire avec raison que la presse brésilienne possède une phalange d'excellents journalistes, mais il semble que tous se soient concentrés à Rio de Janeiro, São Paulo, Pará, Pernambuco, Porto Alegre et la capitale de Minas. Dans les autres États, la valeur des journaux est très secondaire.

Un grand nombre de revues et périodiques voient le jour à Rio de Janeiro, parmi celles-là une trentaine ont une valeur journalistique. Les journaux sont très bien rédigés, ils s'occupent fort souvent et justement de questions commerciales, matières scientifiques, de questions littéraires et sociales et tant soit peu de politique, quoiqu'il n'existe guère d'intérêts de parti. Les principaux journaux quotidiens qui paraissent fréquemment sur dix, douze et seize pages, tels que le *Jornal do Commercio*, le doyen des journaux de Rio, le plus riche de tous et le plus important du Brésil; *O Paiz;* le *Jornal do Brazil*, qui tous trois possèdent de magnifiques palais dans l'Avenida Central, ne le cèdent en rien à leurs grands confrères européens. Ils possèdent dans les grandes capitales d'Europe des correspondants spéciaux et on trouve journellement dans ces feuilles des colonnes entières de câblogrammes du monde entier; le public est ainsi toujours rapidement au courant de ce qui se passe d'intéressant dans le monde.

Ensuite viennent les grands quotidiens suivants : *Coreio da Manha, A Imprensa, Gazeta de Noticias, Diario do commercio* et *Diario de Noticias*. Parmi les journaux du soir également fort bien faits : *A Noticia, A Tribuna, O Seculo*, et le journal de la nuit *Coreio da Noite.*

Il nous faut citer aussi un vaillant petit journal français l'*Étoile du Sud*, paraissant chaque dimanche et fondé il y a près de trente ans par M. Charles Morel, qui réside au Brésil depuis trente-sept ans.

Les revues hebdomadaires sont nombreuses, quelques-unes fort intéressantes. Parmi celles-ci figurent : la *Revista da Semana; O Malho, Fon Fon, Brazil Sport, The Brazilian Review, Rua do Ouvidor. Boletin da Associação Commercial de Rio de Janeiro, Il Bersagliere, Revista Commercial et Financiera*, etc., et parmi les meilleures revues mensuelles : *Kosmos; Leitura para Todos, Renascença*; les revues trimensuelles de l'*Instituto Historico* et *Liga Maritima Brazileira*, etc., etc.

CHAPITRE VI

ÉTAT DE RIO DE JANEIRO

I. Nictheroy. — II. Aperçu descriptif. — III. Forêts, cultures et moyens de transports. — IV. Pétropolis ville de plaisance. — V. Pétropolis industrielle. — VI. Industrie de la soie. — VII. Campos. — VIII. S. João da Barra, S. Fidelis. — IX. Macahé. — X. Cabo Frio, Imbetiba, la « Sacristia ». — XI. Cantagallo, de Nictheroy à Nova Friburgo. — XII. Vassouras, Rezende, Barra do Pirahy, Angra dos Reis, etc.

I. — Quittons maintenant le District Fédéral, sa capitale et son mouvement pour nous transporter dans l'État de Rio de Janeiro. Pour cela, il ne sera pas tout d'abord nécessaire de se mettre en frais de voyage et de gagner l'intérieur. Précisément, en face de Rio qu'elle regarde et lui faisant pendant de l'autre côté de l'eau, se trouve Nictheroy, la capitale de cet État. Pour s'y rendre, il n'y a qu'à traverser la baie, ce que l'on fait facilement par les vapeurs de la Compagnie Cantareira, les bonds maritimes, comme on nomme les vapeurs spéciaux qui établissent des communications directes entre divers points de la baie. Ces bateaux solides et confortables accomplissent le trajet en vingt minutes; le prix du voyage est des plus modiques, 300 reis. Un départ a lieu tous les quarts d'heure; cette petite traversée, au milieu de la baie, ne manque pas de charme; on serpente au milieu de grands steamers, des vaisseaux de la marine de guerre brésilienne, au milieu des vapeurs de tous pavillons. A chaque tour de roue, le panorama se modifie sur la baie ou sur les îles (1) qu'elle renferme. Il y a toujours grande foule sur ces

(1) Il y a dans la baie de Rio, près d'une centaine d'îles ou îlots; parmi les principales, il faut noter la Ilha das Cobras, toute proche de la ville et celle qui semble s'élever le plus au-dessus des eaux; on y voit la caserne du bataillon naval et l'Hôpital maritime, tout autour il y a les ateliers de l'arsenal. L'île des Enxadas, où

vapeurs, car Nictheroy pourrait être considérée comme un faubourg de Rio ; plus de quinze mille personnes font journellement la navette entre les deux villes, les unes pour y faire des emplettes, les autres pour s'y rendre à leur travail ou à leurs affaires.

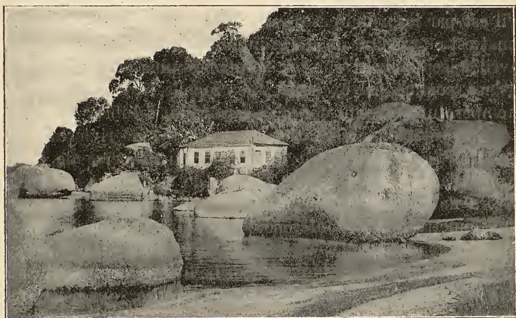
En tant que ville, Nichteroy n'offre à l'œil rien de bien particulier; elle a l'aspect calme d'une ville de province, et forme un contraste frappant avec Rio, où l'activité et l'animation sont intenses. Là, au contraire, les rues sont tranquilles et on note partout une grande sérénité dans l'air et dans les choses. Nictheroy était autrefois un petit village de pêcheurs, connu sous le nom de Praïa Grande; grâce à son heureuse situation, celui-ci devint peu à peu le faubourg de la capitale; c'était surtout, en raison de ses belles plages, une ville de bains; un grand nombre de négociants de Rio vinrent y habiter, n'ayant dans la capitale que leurs bureaux et leurs magasins. Le village devint chef-lieu de la province, puis capitale d'État, lors de la proclamation de la République. La ville actuelle, malgré ses rues larges, bien pavées et entretenues, principalement au centre, est surtout un composé de riches villas, de maisons de campagne et d'habitations bourgeoises; on n'y voit guère de grands édifices, car on ne peut considérer comme tels le palais de la Municipalité et le palais du Gouvernement, qui sont assez jolis; la gare du chemin de fer Leopoldina est un beau monument. Grâce aux tramways électriques, la population s'étend fort loin; les habitations se cachent au milieu des jardins, partout la végétation abonde et les environs de la ville sont vraiment ravissants. Les rues et la plage sont profusément éclairés à la lumière électrique. L'éclairage, comme les transports, sont assurés par la raison sociale Guinle et C°, de Rio, concurrente, comme nous l'avons dit, de la Light and Power.

Nictheroy se divise en trois quartiers principaux : São Domingos, Praïa Grande, le plus central et le quartier du commerce, puis São Lourenço. Le littoral de la baie, aux environs de la ville, forme des plages de toute beauté qu'on peut parcourir à l'aide

se trouve l'Ecole navale dans une situation belle et salubre. L'île du Governador où se trouve un dépôt de poudre. L'île des Ratos, l'île Paqueta, la plus jolie, la plus pittoresque par ses sites et sa végétation, l'air y est pur et frais; cette île est le lieu de promenade favori des habitants de Rio. L'île das Florès, ou île des fleurs, également très jolie, a été choisie pour y édifier l'hôtel des Immigrants.

des bonds électriques. La plus curieuse est certainement celle d'Icarahy, qui, dans sa première partie, laisse voir de petits îlots de granit capricieusement découpés par les flots; parmi ceux-ci figure un énorme monolithe isolé, nommé *Itapuca* ou pierre percée; tout autour des autres rochers, aux formes bizarres, il y a, près de la plage, quelques bassins ou cuvettes peu profondes, où l'eau reste toujours d'une grande limpidité. Les plages das Flechas et d'Icarahy se suivent; le Canto do Rio, qui termine cette dernière, est un coin très pittoresque.

Nictheroy a une population de 35.000 à 40.000 habitants;



ÉTAT DE RIO DE JANEIRO. — Un coin de l'île Paqueta.

dans ses environs, il y a d'importantes carrières et des fours à chaux, ainsi qu'une manufacture de poudre et de munitions de guerre. Toutefois, l'importance commerciale de la ville est encore peu considérable. Il y a une dizaine d'années, l'État de Rio de Janeiro voulut changer sa capitale : Pétropolis, aristocratique résidence d'été, fut donc élevée au rang de capitale ; mais, quelque temps après, les services administratifs et le gouvernement (1) vinrent se réinstaller à Nictheroy, qui reste définitivement la

(1) Le président de l'Etat de Rio de Janeiro n'exerce ses fonctions que pendant trois ans; le pouvoir législatif de l'Etat est exercé par une Assemblée composée de 60 députés, élus de trois en trois ans. La session s'ouvre au 1er août et dure trois mois.

vraie capitale de l'État de Rio de Janeiro. Pétropolis n'a toutefois pas été dépouillée de ce titre et reste capitale *in partibus.*

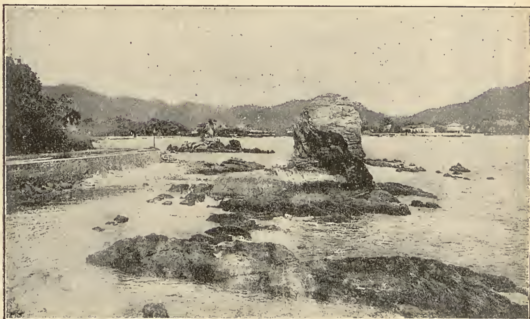
II. — L'État de Rio de Janeiro est un de ceux qui furent les premiers peuplés et cultivés, et, en raison de sa petite superficie, 69.000 kilomètres carrés, un de ceux où la population est relativement dense; celle-ci est d'environ 1.500.000 habitants. Le sol de cet État, qui confine avec ceux de Minas Geraes et Espirito Santo, au Nord, et avec São Paulo, à l'Ouest, apparaît absolument inégal; à l'Est et Sud-Est, on y trouve de vastes campos et des lagunes; vers l'intérieur, il est montagneux, traversé qu'il est par les nombreuses ramifications de la Serra do Mar. Le climat est en général chaud et humide sur le littoral, du mois d'avril à septembre; sur les points les plus élevés des serras voisines, comme, par exemple, Therezopolis, Nova Friburgo, etc., la température est plus douce et tout à fait salubre.

L'État est bien arrosé par une vingtaine de rivières, toutes affluentes du Parahyba du Sud, rio qui traverse de fertiles régions plantées de caféiers. Il possède également un certain nombre de lacs très importants, comme la lagune Feia, qui a 180 kilomètres de circonférence; celle d'Araruama, de 42 kilomètres d'étendue; celles de Saquarema et de Marica, plus quelques autres de moindre importance. Le littoral possède plusieurs ports et bons ancrages; outre la baie de Rio, qui n'est pas à compter, il y a encore le port de Angra dos Reis.

La lisière « baixada » littorale de l'État de Rio de Janeiro, est en général basse et marécageuse; il est question d'assainir cette zone, dont on ne tire encore aucun parti, au moyen de drainages. A cet effet, la région a été divisée en quatre sections : la première embrasse une superficie approximative de 375.000 hectares, lesquels sont arrosés par une dizaine de rivières, dont le Macacú, le Guapi et ses affluents, l'Estrella, le Magé, le Suruhi, le Sarapuhi, le Pilar et les différents affluents de ces rivières. La deuxième zone couvre une superficie de 868.000 hectares et est baignée par les rios Macahé, São Pedro et affluents, les lagunes, Urusahi, Macahé Lagoa Feia, de Cima et autres moins importantes, les rios Parahyba, Muriahi et leurs affluents. La troisième section comprend 398.000 hectares, où coulent les rios Bacahá, São João, Capivari et leurs affluents; la quatrième section est de

150.000 hectares environ, comprenant toute la zone littorale, depuis la rivière Iguassu jusqu'à la ville de Parati, zone comprise dans le bassin du Guandu. Cette zone, convenablement drainée, peut donner un total de 1.788.000 hectares favorables à toutes les cultures et à l'élevage, dont nous aurons à parler plus loin.

III. — La forêt vierge s'étendait autrefois sur toute la zone littorale; on l'a exploitée sans mesure et des dévastations inconsidérées s'observent dans ce qui en reste; si ces dégâts continuent, ils pourraient entraîner dans l'avenir des conséquences déplorables. Cependant, en arrière de la baixada, il existe encore



Etat de Rio de Janeiro. — Plage d'Icarahy.

dans toute la Serra do Mar des forêts importantes qui, protégées contre le vandalisme, resteront longtemps encore la richesse de la région. Les principales essences qu'on trouve dans ces forêts, car il serait difficile de les signaler toutes, sont : le *pao Brazil* ou bois Brésil, le *peroba*, sorte de chêne très élevé qui est employé dans la charpente, l'ébénisterie et les constructions navales; le cèdre, le palissandre, le *peroba revessa*, bois moucheté d'un jaune d'or vif et brillant, qu'on emploie surtout en Europe pour meubles de luxe; diverses sortes d'*ipés*, bois dont les Indiens tirent leurs arcs et leurs flèches; l'*ipé roxo* (roux), le *pao d'arco*, la *cannela preta* ou cannelle noire, etc.

Les principales cultures de l'État de Rio de Janeiro sont : le café, la canne à sucre qui détrône aujourd'hui la première, le coton, le tabac, etc. L'activité industrielle, agricole et commerciale de cet État est encore grande, mais elle a beaucoup diminué à la suite de la crise du café dont les plantations trop vieilles ne produisaient plus un bon rendement; de nombreuses terres fatiguées sont aujourd'hui employées à d'autres cultures, les forêts dont nous avons parlé ayant été détruites en partie pour faire place aux plantations de canne à sucre.

Ce qui facilite le mouvement commercial de l'Etat de Rio de Janeiro et pourrait le développer bien davantage, c'est qu'il est amplement desservi par les nombreuses lignes ferrées de la Leopoldina, dont le parcours total dans l'État est de 2.400 kilomètres. Cette Compagnie construit à l'heure actuelle un embranchement vers la partie est de l'État de Minas et prolonge sa ligne littorale jusqu'à Victoria, capitale de l'État d'Espirito Santo, et ville d'un avenir commercial et industriel considérable; il ne reste plus qu'à achever un parcours insignifiant, et, d'ici peu, Victoria sera liée à Rio par voie ferrée (1). Le réseau tend à s'accroître chaque jour vers les extrémités de l'État, donnant une issue facile à tous ses produits. C'est, en raison de sa proximité, vers Rio que se dirigent ces produits; la facilité de s'y rendre soit par mer, soit par terre, fait de la culture des plantes maraîchères, légumes de toutes sortes, fruits et fleurs, une des branches de l'agriculture qui donnent les résultats les plus fructueux. De longtemps, on ne pourra arriver à approvisionner Rio des légumes qui lui seraient nécessaires; il y a donc place pour nombre d'agriculteurs; la terre ne manque pas et est d'un prix minime.

L'État de Rio de Janeiro produit une grande quantité de sucre dont la presque totalité reste dans l'État ou le District Fédéral; il existe un grand nombre d'*engenhos* ou fabriques de sucre, parmi lesquelles une cinquantaine très importantes dont 25 dans le municipe de Campos, les autres dans ceux de Santa Cruz, Macahé, São Fidélis, São João da Barra et Itapemirim. Ces fabriques sont très bien outillées et donnent de beaux bénéfices malgré les bas prix du sucre. Il est vrai que celui-ci est en grande

(1) Cette ligne est achevée et vient d'être inaugurée.

partie consommé sur place. L'État possède en outre 25 filatures et fabriques de tissus de coton dispersées dans les principaux centres; autour de Pétropolis il y en a déjà 11.

IV. — La ville de Pétropolis, la plus importante de l'État, se trouve à deux heures et demie de Rio de Janeiro et à 750 mètres d'altitude au milieu des hautes vallées de la serra da Estrella; pour s'y rendre on traverse la baie en vapeur. Celui-ci part de la Prainha, à l'extrémité de l'Avenida Central, puis passe à côté d'un grand nombre d'îles dont l'énumération serait trop longue; après avoir laissé à droite l'île de Paqueta, la jolie petite île de Pedra Rachada (Pierre fendue), on débarque à Mauà, pour prendre sur le quai même le chemin de fer, le premier qui fut construit au Brésil. On arrive au pied de la montagne après une demi-heure de course au milieu d'un maquis de broussailles, d'arbres et de lianes de toutes tailles et de toutes formes. Puis ayant changé de locomotive le train s'engrène sur une voie à crémaillère et opère l'ascension de la serra dos Orgãoes, laissant entrevoir aux voyageurs les beautés de la baie et celles d'une végétation incomparable. On peut se rendre à Pétropolis par voie de terre, il faut alors aller prendre le chemin de fer au faubourg de San Francisco, au moyen de la ligne « Central » ou par le tramway de Villa Izabel, et Engenho Novo. Toutefois le moyen le plus commode est celui qui emprunte la voie maritime. Les départs ne sont pas fréquents, les personnes qui habitent Pétropolis ayant leurs occupations à Rio quittent cette ville à 4 heures de l'après-midi pour ne revenir que le lendemain par le train qui part de Pétropolis à 7 heures 1/4 et arrive à 10 heures. Le touriste qui part de Rio peut prendre un train qui part de la Prainha à 6 heures 1/2. Le prix du voyage était autrefois assez onéreux, il n'est plus aujourd'hui que de 8 milreis aller et retour; les dimanches et jours fériés il y a des trains d'excursion au prix de 5 milreis aller et retour.

Pétropolis est une ancienne colonie allemande qui, sous l'Empire, fut transformée en une ville de plaisance, la population peut atteindre 40.000 habitants. La ville s'étend fort loin, courant au fond d'un certain nombre de vallées convergentes dominées par des montagnes boisées. Les rues et avenues serpentent au milieu des collines couvertes d'une belle et abondante végétation, bordées de nombreuses et élégantes villas, de maisons enfouies

au milieu des jardins, habitées par tout ce que Rio et l'État comptent de plus riche. La ville est abondamment éclairée à l'électricité; parmi les meilleurs édifices on remarque le palacette de la Municipalité, la Police, le Forum et l'Hôpital plus de nombreux collèges étrangers. Aux environs on remarque des chemins et des routes magnifiques qui, pendant la saison, sont sillonnés par des automobiles, bicyclettes, équipages de toutes sortes. Les promenades les plus intéressantes sont celles du Alto do Imperador, Residencia, la Cascatinha, do Morin et Itamaraty.

La population ouvrière occupe les faubourgs éloignés parmi esquels ceux de la Mosella, Rhenania, Morin, Alto da Serra, Palatinato et Ingelheim, où se trouvent différentes fabriques. Les rues principales sont celles de 15 de Novembro, Koeler, Ypiranga, 7 de Setembro, etc. Il n'existe pas de tramways à Pétropolis, le trafic dans la ville et les environs se fait au moyen de véhicules de place. Les prix sont les suivants : 3 milreis pour une course en victoria, 5 milreis pour la première heure et 1.500 reis pour chaque demi-heure ou fraction en plus; 1 milreis pour une course en tilbury, 2 milreis pour une heure, et 1 milreis par heure ou fractions suivantes. Une promenade pour la Cascatinha coûte 5 milreis en voiture et 3 milreis en tilbury. Il y a en outre pour cet endroit un service de diligence qui fait le trajet cinq fois par jour à raison de 500 reis.

Nous ne nous expliquons guère l'engouement des habitants de Rio pour Pétropolis ; certes le séjour y est charmant pour ceux qui n'ont pas d'occupations : l'été, la température y est agréable, rafraîchie par la brise du soir courant à travers les vallées, mais il y pleut souvent et le voyage est long; d'ailleurs aujourd'hui il ne manque pas de beaux endroits salubres et bien desservis dans les environs de Rio. C'est à Pétropolis que résident la plus grande partie de l'année les ministres plénipotentiaires chargés d'affaires auprès du gouvernement brésilien. C'est là une tradition; on concevait parfaitement cette prédilection sous l'Empire pendant lequel la Cour habitait cette ville presque toute l'année pour fuir l'insalubrité de la capitale. Aujourd'hui, ces raisons n'existent plus, les ministres sont toute l'année à Rio et le Président de la République ne le quitte que peu de temps. Aussi certains ministres étrangers parmi lesquels le ministre d'Allemagne ont installé leur légation à Rio; là, ils sont au centre de l'activité et

à même de renseigner rapidement leur pays sur toutes les affaires qui peuvent se produire, le mouvement ne semble pas encore s'être généralisé, à Pétropolis on est loin de tout tracas, loin des importuns. Le rôle des diplomates ne consiste-t-il pas à faire parler d'eux le moins possible?

Les vivres de première nécessité sont à Pétropolis relativement bon marché, la ville est fort bien approvisionnée en oiseaux de basse-cour, œufs, fruits, pommes de terre, légumes, etc., la viande de bonne qualité n'excède pas 800 reis le kilo. Tous ces produits sont amenés par les colons des environs, où la culture maraîchère a pris un certain développement ainsi qu'à Therezopolis et à Nova Friburgo. Dans la serra où il arrive parfois que le froid soit assez vif, le climat est favorable pour toutes les cultures. Tous les fruits et légumes d'Europe y viennent également bien.

V. — Pétropolis n'est pas seulement une ville de plaisance élégante et à la mode, c'est aussi une ville industrielle, car la ville comprend aussi de lointains quartiers. Grâce à de nombreuses chutes d'eau qui jaillissent des montagnes, plusieurs filatures sont installées dans des sites divers. La principale est celle de « Cascatinha » de la C° Pétropolitana, elle occupe 1.100 ouvriers qui constituent la majeure partie de la population du deuxième District et dont la production mensuelle est de 7.500.000 mètres de coutil et tissus blancs et de couleur. La fabrique de tissus « D. Izabel » est une des fabriques du Brésil qui donne les meilleurs dividendes, elle produit 9.000 mètres par jour des mêmes tissus avec 260 ouvriers; puis viennent les fabriques de « São Pedro de Alcantara », la « Cometà », plus cinq ou six autres occupant de 150 à 200 ouvriers. D'autre part, on y trouve encore une fabrique de chemises et de manchettes, plus deux autres de chaussettes.

Il faut tout particulièrement signaler deux fabriques de tissus de soie, situées dans les faubourgs de Morin et Bingen; ces fabriques ne produisent que 250 mètres de tissus par jour, mais des agrandissements sont opérés en vue d'augmenter la production qui ne suffit pas aux demandes. On sait que les tissus de soie sont au Brésil taxés d'une façon exorbitante, ces fabriques réalisent donc des bénéfices considérables; toute la matière première est importée d'Italie. Cette industrie naissante est de celles

qui doivent donner au Brésil les résultats les plus fructueux, il faut donc s'étonner que l'élevage du ver à soie ne soit pas encore développé dans les environs de Pétropolis et dans nombre d'autres endroits qui se prêtent admirablement à la culture du mûrier.

VI. — La sériciculture s'est fort peu développée au Brésil, et il existe seulement quelques fabriques de soieries dans les États de Rio, de São Paulo, de Santa Catharina et du Rio Grande do Sul, employant les cocons du pays ; les quantités offertes sont peu considérables. Cela est fait pour étonner, car les mûriers et les vers à soie introduits au Brésil par les Portugais y trouvèrent des conditions favorables à leur existence. En 1895, on voyait, dans une exposition, de fort beaux exemplaires de *Bombyx muri* et des fils et tissus de belle qualité, les uns élevés et les autres fabriqués par un industriel brésilien. Bien que le mûrier prospère parfaitement partout, surtout dans l'État de Minas Geraes, où nous en avons vu de grandes quantités, l'élevage du ver à soie serait à peu près abandonné, sauf dans les colonies italiennes de São Paulo et dans les États du Nord, qui le pratiquent sur une petite échelle.

L'industrie de la soie pourrait pourtant donner au Brésil des résultats magnifiques, car, indépendamment du bombyx muri ou ver à soie commun, il existe, dans divers États, et notamment dans celui d'Espirito Santo, d'où il semble originaire, un bombyx, le *Saturna anxioto*, que le populaire nomme *porta espelhos* ou *borboleta espelho*, c'est-à-dire papillon-miroir. Les bombyx indigènes se nourrissent de la feuille de ricin, plante que l'on trouve partout en abondance. La soie de cet insecte, analysée par les fabricants de Paris et de Lyon, fut considérée parmi les meilleures pour la blancheur, la force, l'épaisseur et la longueur de ses fils. A l'état de chenille, le saturnia anxioto est d'un vert vif, un peu jaunâtre, il porte sur le corps des tubercules de couleur orange, il est très résistant et peu sujet aux maladies des vers à soie communs ; son cocon est piriforme, d'un gris argenté. Il existe sept espèces de ver à soie, mais le meilleur est celui dont nous venons de parler, le porte-miroir; son élevage serait des plus avantageux, d'autant plus que, tout récemment, le gouvernement brésilien, pour encourager la sériciculture, a décidé de délivrer des primes importantes qui s'élèvent jusqu'à 3.000 francs pour

les agriculteurs ayant planté 2.000 pieds de mûrier et à 1 franc par kilo de cocons obtenus dans le pays.

Les industries des environs de Pétropolis sont évidemment prospères, mais elles le seraient bien davantage si elles étaient soulagées de deux fardeaux : l'impôt inter-estadoal et les lourds tarifs de transports payés à la « Leopoldina », sans compter divers tributs. Dans les principaux centres de l'État de Rio de Janeiro, on trouve encore un certain nombre d'industries dont les plus prospères sont les brasseries, les distilleries et les



Pétropolis. — Avenue Kœler.

fabriques de conserves et de cigares. Mais partout, ce sont les raffineries de sucre et les fazendas de café qui sont les plus nombreuses.

VII. — Campos est, après Nictheroy et Pétropolis, la ville la plus populeuse de l'État (23.000 habitants); elle en est aussi la plus commerciale, située à l'extrême nord sur la rive droite du fleuve Parahyba, qui, à cet endroit, a 300 mètres de large, à 50 kilomètres de la côte; la ville s'étend sur plus de 3 kilomètres le long du fleuve et s'élargit de 2 kilomètres vers l'intérieur. Un pont de 345 mètres de long unit Campos à l'autre rive de Parahyba, sur laquelle s'édifie une autre cité, qui est le prolongement

de Campos. La ville présente un bel aspect, les rues sont propres, éclairées au gaz et à l'électricité ; ce fut la première ville brésilienne qui employa, en leur temps, ces deux modes d'éclairage; les tramways sont à traction animale et sur le point d'être transformés. La ville possède quelques beaux édifices, entre autres, la « Camara municipale », la « Bibliothèque municipale », l'église de Nossa Senhora Mãe dos Homens (Notre Dame Mère des hommes), la Santa Casa de Misericordia, où sont annuellement soignés plus de 2.000 malades, non seulement du municipe de Campos, mais des arrondissements voisins de Minas Geraes et d'Espirito Santo. Il y existe plusieurs bons établissements d'enseignement, le « Lycéu de Humanidades et École Normale », le « Lycéu National » et le « Lycéu Bittencourt da Silva » école d'arts et métiers.

Campos est un centre commercial et industriel d'un très grand mouvement; elle possède deux établissements de banque, la « Banco Commercial et Hypotecario de Campos » et la « Caixa Dépositaria de Campos », deux stations de chemin de fer, avec arrivées et départs chaque jour; elle dispose de la navigation à vapeur et à voile sur le rio Parahyba jusqu'à São Fidélis et São João da Barra. La ville de Campos est le centre d'une région agricole des plus florissantes, elle a la réputation d'être la plus riche et la plus prospère de l'État. Le Municipe de Campos de Goytacazes (du nom des Indiens qui l'habitaient autrefois) est formé, comme son nom l'indique, d'une grande plaine qui s'étend jusqu'à l'Atlantique; du côté de l'ouest, où se trouve la vallée du Muriahé, il est montagneux. La population totale du Municipe de Campos est de plus de 100.000 habitants; l'industrie principale de cette région est le sucre; il y existe plus de quarante raffineries de ce produit avec un certain nombre dits « Engenhos Centraes » usines (1), sortes de raffineries modèles disposant d'un outillage moderne de toute origine. La culture de la canne à sucre, de diverses céréales et autres produits est, en général, faite d'une façon rationnelle. En résumé, Campos peut être considérée

(1) Les principales sont : Cia Agricola de Campos, à São João da Barra, capital de 2.000 contos, produit 740.000 sacs de 60 kilos ; Cia des sucreries brésiliennes (Capims) à Campos, au capital de 1.600 contos, produit 810.000 sacs; « Paraiso » au capital de 1.000 contos, produit 450.000 sacs, ces deux engenhos appartiennent à la même société française. Les Héritiers de J. de Carvalho, au capital de 1.200 contos, produisant 590.000 sacs, etc.

comme une ville de progrès et d'avenir, dont le développement ne fera que s'accroître en raison de ses faciles communications par voie ferrée, avec Minas et Espirito Santo.

VIII. — *São João da Barra*, est un petit port situé au nord de l'État de Rio, à l'embouchure du Rio Parahyba do Sul; c'est à 5 kilomètres de cette embouchure que se trouve, sur une langue de terre, peu élevée et large d'un kilomètre, la petite ville de São João qui, après avoir eu un grand mouvement commercial, semble aujourd'hui un peu en décadence, sans doute en raison de la prospérité croissante de Campos, qui se trouve sur le fleuve, à 40 kilomètres plus haut.

La barre du Parahyba a le grand défaut de manquer d'eau; aux équinoxes de marée haute, pleine mer, il n'y a qu'une profondeur de $2^m,30$ à $2^m,60$; de là la difficulté d'entrer pour les vapeurs, il leur faut souvent attendre plusieurs jours l'opportunité d'entrer; les vents, suivant qu'ils soufflent de l'un ou de l'autre côté, ont une influence sur la profondeur; ceux du nord font baisser les eaux, ceux du sud augmentent la profondeur.

Par sa situation, le port de São João da Barra est l'issue naturelle de la vaste zone nord de l'État de Rio de Janeiro, d'une partie du sud d'Espirito Santo, et d'une partie du sud-est de l'État de Minas. C'est pour ces motifs que le gouvernement fit faire des études pour l'amélioration de la barre, et déjà une quantité de matériel destiné aux installations et aux travaux de dragage était arrivée, lorsqu'il fut décidé d'interrompre momentanément ces travaux et tout le matériel fut cédé à l'État de Rio Grande do Sul pour l'étude de la barre dont la suppression était plus urgente. L'embouchure du Parahyba, la ville de São João et celle de Campos sont reliées par une petite ligne ferrée dite « Campista » appartenant à la Leopoldina.

Également à 40 kilomètres en amont de Campos se trouve la petite ville de *São Fidelis*, placée sur la rive droite du Parahyba, centre qui communique avec les précédents par bateaux à vapeur de petit calage qui desservent, non seulement la ville, mais les fazendas et fabriques de sucre, installées le long des rives du rio. Ces vapeurs remorquent des embarcations à fond plat et couverts qu'on nomme des *pranchas*, du même nom que les wagons plate-forme du chemin de fer.

IX. — *Macahé* est une des plus vieilles agglomérations du

littoral brésilien, c'est un petit port admirablement situé sur la rive droite du rio de ce nom; il a un de ses côtés tourné vers un bassin séparé de l'Océan par une étroite bande de sable qui constitue la rive gauche du rio. L'entrée de cette anse est rendue dangereuse par l'existence de divers récifs, aussi n'y voit-on pas de grands vapeurs; du reste, Macahé et les localités voisines utilisent également la rade da Concha, où les navires sont à l'abri quand le vent souffle du Sud ou du Sud-Est; la mer y est agitée quand les vents viennent d'ailleurs. La ville de Macahé n'est pas grande, sa population est de 8.000 habitants environ, on n'y voit aucun édifice digne de mention; par contre, la population des environs s'élève à 45.000 habitants; la canne à sucre est la principale culture de la région, dans laquelle se trouve située la grande raffinerie de Quissamà, la plus puissante du littoral. La ville de Macahé, dont l'importance était plus considérable avant le développement des chemins de fer dans l'État, est en communication directe avec Nictheroy et Campos; la navigation du rio Macahé se fait en outre sur une distance de 78 kilomètres.

Le Municipe de Macahé est très fertile, les céréales produisent beaucoup, particulièrement à Carapebus où la petite propriété est très répandue. Le coton vient très bien à Quissamà et dans tout le municipe; le café donne des arbustes très vigoureux dans les districts montagneux des Neves, Frades, Cachoeiras et Conceiçao de Macahé. Quant au manioc, il s'adapte partout.

La région traversée par le canal de Macahé à Campos est digne d'une étude approfondie, il existe dans toute cette zone des terrains marécageux qui peuvent être facilement asséchés et convertis en excellentes prairies ou en terrain pour la culture du riz ou de la canne à sucre. Cette région ne serait pas très salubre en raison de la décomposition des végétaux sous l'ardeur du soleil; heureusement que cet inconvénient est en grande partie diminué par la végétation abondante qui, dans son mystérieux laboratoire, purifie les mauvais gaz en se les appropriant pour son alimentation; d'autre part, les vents du Nord-Ouest très fréquents balaient ce qu'il pourrait y avoir de miasmes paludéens, apportant en échange les émanations maritimes. Le canal projeté aurait environ 90 kilomètres de long, coupant du sud au nord presque tout le territoire des municipes de Macahé à Campos; il pourrait relier la majeure partie des rivières et lagunes

en un vaste système de navigation interne et rendrait productifs des terrains aujourd'hui sans valeur.

X. — *Cabo Frio* est un port situé sur la côte près du cap du même nom, c'est par là qu'on pénètre dans la lagune de Araruama où l'industrie des salines est en pleine prospérité. La barre de Cabo Frio a une profondeur de 4 à 5 mètres, mais l'entrée de ce port est rendu difficile par l'existence de quelques roches. En dehors du port, il y a un ancrage facile mais nullement abrité. La navigation se fait sur ce point à l'aide de petits vapeurs et d'embarcations de peu de tonnage. Cabo Frio s'est beaucoup



ÉTAT DE RIO DE JANEIRO. — Un coin de Pétropolis.

développée, c'est aujourd'hui une ville moderne qui, en plus des salines, possède plusieurs établissements industriels, entre autres une fabrique de conserves de poissons, fondée par un Français.

Itabérahi, Parati, Barra Mansa, Valença, São João Marcos, Saquarema, Rio Claro, Capivary, Parahyba do Sul, sont de petites villes de 4 à 10.000 habitants, sur lesquelles nous n'avons pas d'informations spéciales. *Imbetiba* est un port situé entre celui de Macahé ou l'anse da Concha et Armação dos Buzios, d'une profondeur de 5 à 8 mètres; il est bordé par deux monts qui se prolongent sur le littoral formant un port complètement abrité des vents du S.-O., de même que des vents E. et N.-E., il

l'est moins contre ceux du sud. La ville d'Imbetiba, qui a un commerce assez important, est reliée à celles de Macahé et de Campos par le chemin de fer de Macahé à Campos et à Nictheroy par le « Nictheroyense », chemin de fer appartenant, comme tous ceux de l'État, à la Compagnie Leopoldina.

Près de l'anse da Concha existe une grotte qu'on appelle la « Sacristia » en raison d'une pierre énorme qui se trouve dans le fond et qui a la forme d'un autel. A côté, mais un peu plus bas, il y a une énorme fente où la mer pénètre par le sous-sol, faisant entendre au loin, aux heures de marée, un bruit sourd et terrifiant pour ceux qui ne connaissent pas le phénomène. Les populations naïves des bords de la mer, qui ont la tête farcie de légendes et de « mystères », qui considèrent l'Océan comme un être animé qui écoute les prières des femmes et des enfants, ont imaginé une cause à ce bruit. Ces gens affirment avec conviction que dans la fente de la « Sacristia » demeure, depuis plusieurs siècles, la « Mâe d'agua » (mère des eaux) de ces parages, gardée par un énorme serpent, lequel sort chaque soir pour une ronde sinistre. C'est alors que se fait entendre ce bruit de tonnerre souterrain, qui est produit par le frottement du monstre sur les anfractuosités des cavernes...

XI. — *Cantagallo* est un joli centre situé en amont du rio Macuco, sur la ligne qui porte ce nom; ce point progresse beaucoup, on y trouve beaucoup d'Allemands et de Suisses, descendants des premiers colons de Nova Friburgo et Therezopolis, colonies depuis longtemps émancipées. *Nova Friburgo* est un centre ayant les mêmes origines mais plus anciennes que Pétropolis, et, comme ce dernier point, une station très recherchée par les habitants de Rio et de l'État. La ville est située sur le versant nord de la Serra do Mar, dans la partie connue sous le nom de Serra da Bôa Vista, par allusion à l'horizon incomparable qu'on y découvre; elle fut fondée vers 1819 par 1.700 Suisses venus du canton de Fribourg qui y restèrent une vingtaine d'années, puis se répandirent peu à peu dans les régions environnantes. A cette époque, les communications faisaient défaut dans l'État, où elles ne se développent que depuis une vingtaine d'années (1); l'élément brésilien forme aujourd'hui la grande majorité de la popu-

(1) A la chute de l'Empire, en 1889, il n'existait pas tout à fait 9.000 kilomètres de voies ferrées dans tout le Brésil.

lation de Nova Friburgo. Ce centre n'est pas une ville de plaisance aristocratique comme Pétropolis, c'est un centre de repos où l'on mène une vie tout à fait provinciale, le climat y est plutôt plus agréable que dans la deuxième capitale de l'État. Friburgo, comme on dit simplement, n'a pas progressé comme cette dernière, ce n'est pas une ville industrielle, mais le centre d'une région agricole où prospèrent toutes les cultures d'Europe qui sont amenées à Nichtheroy et à Rio par le chemin de fer de Cantagallo.

Ce chemin de fer est d'une construction très audacieuse, et le voyage de Nictheroy à Friburgo qui se fait en moins de cinq heures est une excursion agréable et intéressante. On prend de bon matin, à Nictheroy, le chemin de fer de Cantagallo ; la première partie du parcours jusqu'à Cachoeira, au pied de la montagne, n'est guère intéressante, la région est marécageuse, on n'y voit que quelques villages d'apparence assez pauvre et des plantations de canne à sucre. A la station de Cachoeira commence l'ascension de la serra, le train gravit en faisant de multiples zigzags des pentes extrêmement raides, l'aspect du paysage change à chaque instant ; le train serpente à travers la forêt vierge qui borde toute cette partie de la ligne, et le voyageur peut admirer un épais rideau de plantes grimpantes, des orchidées magnifiques parant des arbres colossaux, un fouillis de plantes exotiques où figurent des quantités de fougères arborescentes. C'est à travers cette végétation qui s'enfonce parfois brusquement dans des vallées profondes qu'on atteint le sommet de la serra à 94 kilomètres ; à cet endroit on découvre un panorama splendide de 150 kilomètres d'horizon, embrassant tous les côtés de la baie de Guanabara et les régions voisines. Puis le train descend la vallée de la Bengala en décrivant, toujours en forêt, des courbes rapides jusqu'à Nova Friburgo où l'on trouve quelques hôtels suffisants et d'où l'on peut organiser de belles excursions dans la vallée du Rio Grande.

XII. — *Vassouras* est une ville agréable et commerçante de plus de 12.000 habitants, placée dans une situation intermédiaire entre la montagne et la vallée du Parahyba. Cette ville est le centre d'importantes plantations de café ; elle est desservie par la ligne Centrale du Brésil qui passe à 5 kilomètres de la cité, où l'on y parvient par un petit chemin de fer d'intérêt local. Sauf

une grande fabrique d'allumettes « Serra do Mar », il y a peu d'industries dans la ville, la région est essentiellement agricole, en outre du café on cultive surtout la canne à sucre, le tabac et diverses céréales.

Rezende et *Barra do Pirahy* sont des villes de 13 à 15.000 habitants dont le développement est constant; la première est située sur la rive droite du Parahyba sur trois collines dont chaque sommet porte une église; un quartier de la ville, les Campos Elyseos, s'étend sur l'autre rive du fleuve, oú se trouve la gare du chemin de fer Central, qui dessert la région toute agricole et pastorale; on y fabrique depuis quelques années du beurre et des fromages qui, quoique laissant à désirer, trouvent un bon placement dans la capitale de l'Union. Barra do Pirahy est le chef-lieu d'un municipe agricole et industriel dont le commerce est très animé. La ville se trouve placée dans une petite vallée, l'un et l'autre côté des rivières Parahyba et Pirahy, dans une situation exceptionnelle, juste à l'embranchement des deux lignes de la « Central » qui se dirigent vers les États de Minas et São Paulo; c'est aussi la station principale du chemin de fer de Sapucahy. Cette ville est assurée d'un grand avenir économique. On y note déjà un atelier de machines agricoles, quatre fabriques de tabac, deux de chaux, une minoterie centrale, une fabrique de cartes, une importante distillerie, etc. Aux environs, dans le district voisin de Mendes, se trouve la grande fabrique de beurre « Teutonia », le plus important établissement de ce genre de l'État. Le chemin de fer Central franchit le Parahyba, tout près de la ville, sur un pont de 250 mètres qui est une très belle œuvre d'art.

S. Matheus, *Cachoeira* de *S. Leopoldino* et *Benevente* sont des villes de 5 à 14.000 habitants qui est le chiffre de la dernière. S. Matheus, placé sur le bord de la rivière de ce nom, est une cité commerçante et d'avenir. Cachoeira est un centre agricole prospère, où on trouve une nombreuse population d'Italiens, de Polonais et d'Allemands. Benevente, dont le municipe produit du sucre, du café et du riz, a actuellement un mouvement commercial peu important.

En parlant d'Angra dos Reis nous aurons terminé avec les centres un peu importants de l'État de Rio de Janeiro.

Angra dos Reis est un des meilleurs ports de l'État, sinon le meilleur; il est situé sur la côte sud, entre Ilha Grande et la baie

de Ribeirao Grande. Ce port, où peuvent pénétrer des navires calant 6 mètres d'eau, sert aux municipes d'Angra dos Reis, São João do Principe et à divers autres des États de São Paulo et de Minas. Ce fut un port très important et qui est encore très fréquenté par les vapeurs qui vont à Mangaratiba, Paraty et San Sebastião. Angra dos Reis reprendra certainement une importance commerciale très grande lorsque le chemin de fer de l'État de Goyaz passant par Catalão sera achevé ; dans cette prévision ce port va être pourvu de quais et de l'outillage nécessaire.

CHAPITRE VII

ÉTAT DE RIO DE JANEIRO (*suite*).

I. La rade de Jacuecanga. — II. Gîtes aurifères et argentifères, les salines du lac Araruama, rendement et frais d'exploitation. — III. Industrie laitière, bénéfices à en tirer. — IV. Importations du Brésil, en lait, beurre et fromages. — V. Terres de baixada transformées en prairies, vieilles mesures agraires. — VI. A propos d'immigration, les latifundios. — VII. Service du peuplement du sol, organisation de colonies. — VIII. Emigration subventionnée et émigration spontanée. — IX. Avantages accordés aux immigrants. — X. Propagande, la colonie de Itatiaya, colons mécontents, colons satisfaits, cultures maraîchères. — XI. Sous quel jour il faut présenter les débuts d'un colon.

I. — Si les États du Nord, à partir de Bahia, ne disposent pas de bons ports, en échange les côtes de l'État de Rio de Janeiro curieusement découpées offrent plusieurs bonnes rades qui ne sont guère utilisées, comme, par exemple, celle de Jacuecanga, de forme presque carrée, constituée par une coupure de 2 milles et demi dans le massif montagneux qui court avec des hauteurs presque uniformes de 4 à 600 mètres depuis la ville de Mangaratiba jusqu'à celle d'Angra dos Reis. Cette rade est donc entourée de montagnes qui, dans le fond de la baie seulement, forment quatre grandes vallées, dont trois au bord de la mer et une dans l'intérieur, la plus grande; ces vallées offrent de 200 à 1.200 hectares de terres excellentes pour l'instant improductives ou à peu près. La plus grande profondeur de la baie de Jacuecanga est de 19 à 20 mètres; en raison de ses avantages on projette de construire un nouveau port militaire et un arsenal maritime; mais nous croyons que malgré la valeur de l'endroit, le pays a pour l'instant mieux à faire et que la réalisation de ce projet se fera encore attendre.

II. — On ignore généralement que l'État de Rio de Janeiro possède quelques gîtes minéralogiques importants. Il existe par exemple dans les environs de Cantagallo des mines d'or qui furent

exploitées dans le commencement du siècle dernier, dans les environs de Nova Friburgo; on trouve du galène argentifère : dans une fazenda située à quelques kilomètres de S. Fidelis, il existe un riche gisement de graphite. On trouve de l'amiante dans les alentours de Campos et de S. Antonio de Padua, et d'excellent mica près de Mello Barreto, rive droite du rio Paquequer et à S. Antonio du rio Bonito; de la tourbe à Quissama et dans le district de Freixeiras dans le municipe de Cambuci. Les calcaires sont abondants sur de nombreux points le long du rio Parahyba et on trouve partout, dans l'État et même dans les environs de Rio et de Nictheroy, des argiles plastiques et le kaolin; ces argiles servent à la fabrication de poteries, de tuiles et de briques.

Dans le nord de l'État à Araruama, près du cap Frio, il existe de très importantes salines donnant lieu à une grande exploitation, c'est la principale industrie de la région. Le lac d'Araruama est une des plus grandes richesses naturelles de l'État, il existe sur ces bords 60 salines s'étendant jusqu'au municipe de Cabo Frio. Ces salines produisent 500.000 sacs de 80 litres, pendant l'époque la plus propice pour l'extraction qui est de novembre à mars. Plusieurs de ces salines sont par contrat louées par leurs propriétaires sur la base de 50 °/₀ de la production. Chaque saline a un personnel fixe qui travaille d'un bout de l'année à l'autre, mais au moment de la grande récolte on fait appel à des travailleurs extraordinaires qui viennent des municipes voisins. Le salaire moyen payé à ces hommes est de 2 milreis par jour travaillant à sec. Le sel pour l'exportation est vendu au port d'embarquement rendu à bord par le salinier. Le prix de ce sel a subi pendant ces derniers vingt ans de curieuses fluctuations; après être descendu à 500 reis les 80 litres, il s'éleva à 6.600 reis pour une égale quantité; puis il redescendit à 800 reis pour revenir à 2 milreis qui est le prix actuel. Cette perturbation dans les prix viendrait d'une sorte de monopole établi par l'entrepôt de Rio de Janeiro. Le prix du sel augmenterait ainsi que la consommation de celui-ci, si la ville de Cabo Frio (Araruama est située dans la seconde poche du lac de ce nom) était reliée au réseau de la Leopoldina, qui transporterait le sel à son principal consommateur qui est l'État de Minas Geraes. L'amélioration du port faciliterait en outre l'exportation directe pour les États du Sud et le Rio de la Plata.

Le transport du sel, de la saline au port d'embarquement est fait par le lac au moyen de petites barques louées par les saliniers ou qui sont leur propriété. Pour ces derniers qui demeurent près du port la dépense est de 80 à 100 reis par sac de 80 litres; pour ceux qui demeurent loin et louent les barques comme les saliniers de Massambaba, la dépense s'élève à 370 reis, soit 150 reis pour le retirer des magasins et le mettre à bord et 220 reis de fret pour être transporté jusqu'à Cabo Frio. Depuis ce port jusqu'à Rio de Janeiro on paie 800 reis par sac de 80 litres. Pour Campos, un milreis, et pour d'autres ports suivant la distance. Un sac de sel rendu à Rio paie donc 1.170 reis de transport sans compter les impôts de sortie qui sont excessifs et non en relation avec le prix de la marchandise. Ces impôts donnent en moyenne un rendement de 230 contos par an. Les seules salines de São Pedro da Aldeia paient chaque année 506 milreis d'impôt territorial à l'État de Rio de Janeiro.

III. — Le sel va trouver un supplément de consommation dans l'industrie pastorile, qui semble vouloir se développer dans l'État. Le bétail existant est créole, partant petit, mais la chair est bonne parce que les pâturages sont salitrés; les éleveurs existants n'ont pas encore essayé d'améliorer la race par des croisements, se bornant à envoyer leur bétail pour les abattoirs de Nictheroy et de Rio. Pour la consommation locale, le prix de la viande varie entre 7 et 9 milreis les 15 kilos. Un bœuf, soumis pour le travail, vaut de 100 à 150 milreis; une vache à lait, de 100 à 200 milreis, on trouve ces prix du bétail actuel très rémunérateurs. Le bétail amélioré quadruplerait de valeur.

L'industrie laitière, malgré les encouragements et les facilités qui lui sont accordées, est encore fort peu développée dans les États du Brésil où elle pourrait donner les plus gros bénéfices. Comme M. O. Callaghan, directeur du service des laiteries dans les Nouvelles-Galles du Sud, en Australie, on peut dire qu'aucune industrie agricole ne dépasse celle de la laiterie par sa valeur et les bénéfices qu'elle laisse. Cependant, si on demandait à quelqu'un quelle est l'industrie agricole de plus grande valeur, on répondrait naturellement que c'est le blé, ce qui serait une erreur, car la valeur totale en espèce des produits de la laiterie dépasse de 200.000.000 de francs la valeur du blé récolté.

L'État de Rio de Janeiro offre, dans n'importe laquelle de

ses trois zones, les conditions requises pour l'installation d'établissements d'élevage et de laiterie; déjà quelques propriétaires de vieilles fazendas de café ont arraché leurs vieux arbres devenus improductifs et ont converti leurs terres en pâturages. Le produit de ces fermes trouve à Rio de Janeiro un accueil favorable et un placement avantageux. Les beurres et fromages de Pétropolis, le lait de Therezopolis, de Friburgo et de Cantagallo sont déclarés excellents, de même que le lait de la vallée de Parahyba qui arrive à Rio par le chemin de fer Central. Malgré la faveur dont jouissent les beurres et fromages du pays, nous les avons trouvés bien inférieurs à leurs similaires européens, en raison des procédés de fabrication qui sont loin d'être rationnels. De même les produits de Minas Geraes, qui est l'État où cette industrie a le plus progressé, et duquel l'État de Rio de Janeiro sera longtemps encore le tributaire, car Minas approvisionne la capitale fédérale de lait et fromages et même de légumes. D'autre part, le Brésil tout entier est fortement tributaire de l'Europe pour les produits de la laiterie.

IV. — Voici, à titre d'indication et en chiffres ronds, la quantité et valeur de lait condensé, beurres et fromages que fournissent, au Brésil, les nations suivantes :

Lait condensé. — La Suisse fournit au Brésil 1.792.000 kilos de lait condensé, d'une valeur de 1.825.000 francs.

Les États-Unis, 282.000 kilos, d'une valeur de 297.000 francs.

L'Angleterre, 132.000 kilos, d'une valeur de 136.000 francs.

La Suède et la Norvège, 43.000 kilos, d'une valeur de 42.000 francs.

La France, qui pourrait en fournir beaucoup plus, 18.000 kilos, d'une valeur de 15.000 francs.

Beurres. — En ce qui concerne les beurres, la France arrive en premier avec 2.060.000 kilos, d'une valeur de 6.500.000 francs.

Puis les États-Unis, avec 422.000 kilos, d'une valeur de 731.500 francs.

Le Danemark, avec 397.000 kilos, d'une valeur de 1 million 490.000 francs.

On voit que ce dernier est coté à un prix plus élevé. Il y a encore quelques autres puissances importantes, mais les quantités sont relativement insignifiantes.

Fromages. — Le premier rang, en ce qui concerne l'importa-

tion du fromage, appartient à la Hollande, avec 590.000 kilos, d'une valeur de 1.237.000 francs.

L'Italie, avec 672.000 kilos, d'une valeur de 1.403.000 francs.

L'Angleterre, avec 55.000 kilos, d'une valeur de 106.000 francs.

La Suisse, avec 45.000 kilos, d'une valeur de 97.000 francs.

La France, avec 16.000 kilos, d'une valeur de 33.000 francs.

On voit par ces chiffres que, quoi qu'on fasse au Brésil dans les États de Minas Geraes, Rio Grande do Sul et Rio de Janeiro, la production ne pourra de longtemps donner satisfaction à la consommation.

V. — Nombre de grandes propriétés ont aujourd'hui perdu de leur valeur, ce qui ne veut pas dire qu'elles sont épuisées, parce que l'agriculteur brésilien, extrêmement routinier, ne veut considérer comme fertiles et avantageuses, que les terres vierges, déboisées, où sans engrais, il pourra planter des caféiers, du maïs ou des haricots; il y a, en outre, dans l'État de Rio de Janeiro, 1.000 lieues carrées de terres diverses que, sans aucune exagération, on peut considérer comme fertiles, y compris les terrains dits marécageux. Nombre de propriétaires végètent dans leurs terres, en s'obstinant à brûler chaque saison les grandes herbes sous prétexte d'anéantir quelques serpents et les insectes nuisibles, épuisant ainsi les éléments fertilisants sous une couche de terre durcie et calcinée par les incendies répétés; ils n'obtiennent ainsi qu'un pâturage maigre, de tiges dures, pour de maigres troupeaux.

Toute la zone de la baixada ou lisière aujourd'hui délaissée, constituée par des terrains argilo-sablonneux, pourrait être convertie en excellentes prairies, car leur constitution leur permet d'emmagasiner les eaux des pluies et d'éviter ainsi les conséquences d'une sécheresse de quelque durée, qui n'est guère à craindre dans cette région. L'alqueire (1) de terres coûte, dans

(1) Quoique le Brésil ait depuis longtemps adopté le système métrique français, dans la plupart des Etats on a conservé par routine les anciennes mesures de superficie portugaises. Les voici avec leur équivalent :

La legua ou lieue carrée vaut.	43 hect. 56
La milha quadrada vaut	4 — 840
L'alqueire de Minas et Rio vaut	4 — 840
L'alqueire de S. Paulo vaut	2 — 420
La lieue ou legua est au Brésil de	6 kilom. 000
La geira vaut	19 ares 36
La tarefa à Bahia vaut.	43 — 56
La brassa carrée vaut	4 m. q. 84

cette région, moins de 15.000 reis, et dans les régions cultivées, 40, 50 et même 100 milreis. Le climat de cette zone et celui des premières rampes de la serra est plus ou moins doux et homogène dans toute son extension, avec un minimum de 8° au-dessus de zéro dans les plus rigoureux hivers, à l'abri, par conséquent, des gelées qui peuvent brûler les plantes fourragères; partout l'eau est abondante pendant l'été en raison du grand nombre de ruisseaux qui coulent de tous côtés. La végétation est partout constante, et, par conséquent, l'alimentation permanente, sauf



État de Rio de Janeiro. — Dans la Serra dos Orgãoes.

quelques cas exceptionnels qui pourraient tout au plus entraîner l'amaigrissement des animaux mais non leur mort, comme il arrive dans les campos de l'Argentine, de l'Uruguay et du sud de l'État de Rio Grande do Sul. En parcourant la vallée du Parahyba depuis l'État de São Paulo jusqu'aux campos de Goytacazes, nous nous sommes rendu compte que, sous le rapport de l'élevage, il y a partout beaucoup à faire; il suffirait d'un peu d'initiative pour transformer en fertiles prairies des zones entières, aujourd'hui dédaignées et improductives. La routine domine énormément parmi toute la population rurale, nous avons pu voir de grands troupeaux de chèvres qui vaguent dans les

restingas, qui sont des bandes de terrain plus élevées au milieu d'un sol marécageux; ces animaux, qui vivent à l'état sauvage, peuvent être considérés comme sans propriétaires par l'état d'abandon où ils restent; personne ne cherche à tirer parti des peaux de chèvres, comme on le fait dans l'État de Minas, où c'est une industrie fort lucrative.

L'État de Rio de Janeiro a traversé en ces dernières années une crise assez rude, due à diverses causes et à l'affaissement des prix du café et du sucre, crise qui ne fait que s'achever. C'est dans la prospérité de ses industries et particulièrement dans le développement naissant de l'industrie pastorale que cet État trouvera non seulement le parfait équilibre de ses finances (1), mais un excédent budgétaire. Déjà le commerce des fibres végétales et celui des fruits donne des résultats fort encourageants.

VI. — Toutefois l'État de Rio de Janeiro, comme en général tous les États du Brésil, manque de bras pour l'exploitation de ses richesses et la mise en rapport d'énormes extensions de terre incultes. Aussi, le gouvernement brésilien fait-il tout son possible pour attirer toutes les bonnes volontés; les émigrants sont bien reçus et jouissent de faveurs assez grandes; les promesses qui leur sont faites à leurs débuts sont tenues et au delà : ceux qui ne réussissent pas à se procurer au moins l'aisance, c'est qu'ils ne sont pas préparés pour le métier de colon, c'est qu'ils ne sont pas agriculteurs ou manquent d'énergie et de persévérance.

Malgré sa volonté d'ouvrir à la colonisation des régions nouvelles, le Brésil, pays neuf, voit se dresser devant lui le problème de la propriété foncière. Partout, dans toutes les parties du pays d'accès relativement facile, la terre est aux mains de propriétaires plus ou moins descendants des capitaines portugais qui reçurent en apanage des fiefs immenses. Ces propriétaires occupent toute la terre ayant quelque valeur par la proximité des voies de communication ou des rios. Qu'une ligne de chemin de fer traverse un pays jusqu'alors absolument désert, le sertaõ lointain, tous les terrains en bordure se trouveront appartenir à des propriétaires possédant des titres plus ou moins valables. L'État n'a pas, sauf dans les territoires éloignés des régions qu'il cherche à ouvrir à

(1) La dette publique de l'Etat de Rio de Janeiro est de 28.000 contos; la dette flottante de 8.000 contos environ. (On sait que le conto vaut 1.610 francs.)

la civilisation, de terres à distribuer aux immigrants; celles qu'il distribue dans les colonies existant actuellement sont les territoires de fazendas qu'il a achetés à leurs propriétaires.

Les colonies sont de trois sortes : fédérales, estadoales et particulières, c'est-à-dire que les terrains ont été achetés par l'un ou l'autre État qui y attire les immigrants et y maintient des colonies à ses frais; les autres sont achetés et colonisés par l'Union ou État fédéral, et par les Compagnies de chemins de fer qui fondent des colonies le long de leurs lignes.

Ces grands propriétaires, du moins ces détenteurs de grands espaces dont nous parlions tout à l'heure, ne sont pas le moins du monde sympathiques; la plupart d'entre eux sont d'assez pauvres diables, routiniers et sans avoir, vivant misérablement dans un coin de leur propriété en une habitation datant de l'occupation portugaise, qu'ils laissent tomber en ruines. Ils subsistent pauvrement des produits laissés par l'exploitation plus que sommaire de quelques parcelles de terrains, plantation de maïs, quelque peu de canne, quelque bétail dont on n'a pas à s'occuper. Manquant de ressources et aussi de l'énergie indispensable pour mettre leurs terres en valeur, ils les immobilisent au détriment de l'intérêt général.

Il y aurait bien un remède à ce mal, il a été plusieurs fois question de l'appliquer, mais... Ce serait de lever un impôt foncier sur toutes les terres avec la plus grande rigueur. Le chiffre de cet impôt pourrait être léger pour les propriétaires actifs qui exploitent leur domaine, élevé pour le propriétaire indolent qui vit dans l'oisiveté; comme ce dernier serait incapable de payer l'impôt, la terre retournerait à l'État dans un laps de temps plus ou moins court.

Le difficile c'est que les fazendaires constituent, pour une grande part, la classe puissante dans chaque État, et, pour cause politique, les gouvernants n'osent tenter une entreprise qui pourrait être extrêmement avantageuse pour la nation, ne serait-ce que de stimuler l'activité des propriétaires indignes qui s'efforceraient de mettre leurs propriétés en valeur par crainte de se voir exproprier. Il faut espérer que l'intérêt général l'emportera un jour.

VII. — Nous avons dit que le gouvernement brésilien, désireux de mettre en valeur et de peupler le sol national, accorde

aux immigrants des faveurs assez grandes. Les terrains achetés par lui ont été divisés en lots de 15 à 30 hectares suivant les endroits et formant colonie; nous avons visité dans chaque État un certain nombre de ces colonies. Chaque colon a droit à un lot, une maison d'habitation, des vivres pour six mois, des instruments de culture et des semences, des soins médicaux. La dette relativement minime que chaque immigrant contracte envers l'État doit en principe s'acquitter en sept ou huit annuités. Les avantages accordés devaient attirer et attirèrent en effet un grand nombre d'immigrants de toute nationalité, mais les résultats ne furent pas aussi brillants qu'on était en droit de l'espérer après les sacrifices que le gouvernement s'était imposés. Il faut dire aussi que, si la colonisation n'a pas réussi aussi complètement qu'il l'avait espéré, c'est que peut-être, jusqu'à ces dernières années, elle n'avait pas été suffisamment bien organisée ou comprise.

A la vérité, l'État brésilien commit l'erreur au début de vouloir trop peupler le sol national, de créer et de disperser ses colonies trop loin dans l'intérieur, dans des lieux souvent sans communications faciles où les colons se trouvaient par trop isolés et où ils pouvaient assez difficilement vendre leurs récoltes. Ces colonies ne prospérèrent pas, car les colons se dispersèrent peu à peu, ou perdirent toute initiative et en vinrent à vivre comme le paysan brésilien de l'intérieur, le caïpira, qui se contente de demander à la terre juste l'indispensable pour se nourrir. Cette erreur fut reconnue et les nouvelles colonies sont aujourd'hui établies près de certaines villes et le long des voies ferrées. Toutes celles qui furent constituées près des centres de population ou proches les unes des autres, prospérèrent rapidement et les villes près desquelles elles étaient placées, prirent elles-mêmes un plus grand développement; puis la vie y devint moins chère. Tel est le cas pour Curityba, capitale de l'État de Parana, tout autour de laquelle et jusqu'à plus de 30 kilomètres, sont groupées un certain nombre de colonies, dont plusieurs émancipées aujourd'hui et où les habitations respirent l'aisance et la prospérité.

VIII. — Les États qui reçoivent le plus d'immigrants sont ceux de São Paulo, Parana, Minas Geraes et Rio Grande do Sul où nous avons trouvé nombre de colonies très prospères. Malheu-

reusement, sur la totalité des immigrants venus aux frais de l'État, recrutés par des agents qui peut-être leur présentaient la situation sous un jour un peu trop favorable, il y a environ 30 p. 100 de déchets, d'hommes sans valeur, mécontents de tout et de tous, qui sont une charge pour la collectivité. Chaque colonie dut recevoir un certain nombre de ces immigrants qui n'avaient pour la culture et pour le travail en général, qu'un goût très peu prononcé; ils se contentèrent de toucher pendant six mois les vivres auxquels ils avaient droit, puis sous divers prétextes ils quittaient leurs lots pour en réclamer un autre dans un État voisin qui leur convenait mieux, disaient-ils. Nous avons vu



THEREZOPOLIS. — Litières pour promenade.

plusieurs de ces colons qui avaient passé successivement dans les États de Minas Geraes, de Rio de Janeiro et de São Paulo.

L'État qui montra le plus de mansuétude, pour ne pas dire de faiblesse, est celui du Parana qui continua pendant plus d'une année ses distributions de vivres à des paresseux et à des incapables : il y eut presque une émeute le jour où la suppression fut décidée. Il faut dire que l'État n'avait pas été très heureux dans le choix de ses immigrants, c'étaient des Hollandais recrutés sur les quais de Rotterdam et d'ailleurs, des Polonais allemands n'ayant aucune aptitude ni aucun goût pour l'agriculture.

Le gouvernement du Brésil s'impose à l'heure actuelle de lourds sacrifices pour mieux faire connaître le pays et ses richesses,

ses efforts seront, nous l'espérons, couronnés d'un plein succès, le pays le mérite et sait récompenser les labeurs les plus ardus. Devant le nombre trop considérable de non-valeurs, parmi les immigrants à qui le gouvernement accordait le passage gratuit jusqu'à Rio de Janeiro et de là jusqu'à la localité où ils voulaient s'établir, il a été décidé que, sauf pour certains cas, il ne serait fait appel qu'à l'émigration spontanée, c'est-à-dire à ceux qui arriveraient au Brésil à leurs frais. A ceux-là l'État offre des avantages spéciaux. Voici les modifications qui seront apportées à la loi d'immigration et qui n'abrogent pas le règlement concernant les immigrants de certains pays, amenés et installés aux frais de l'État.

« Art. 1er. — Dans chaque centre colonial ou fondé et entretenu par l'Union, un lot de terrain sera gratuitement concédé aux immigrants spontanés, c'est-à-dire à ceux, passagers de deuxième ou troisième classe, venus à leurs frais au Brésil et constituant des familles d'agriculteurs. Ces immigrants devront à leur arrivée déclarer leur intention de s'établir dans un centre colonial. Le service du peuplement fera le nécessaire pour loger et transporter ces immigrants à leur point de destination, où une fois leur choix fait d'un lot à leur convenance, il leur sera remis un titre provisoire, avec les indications des conditions du lot et de sa valeur. Deux ans après leur établissement dans le centre colonial, les colons qui auront cultivé et habité leur lot pendant ce temps, l'auront mis en valeur par des plantations permanentes d'une valeur égale à celle du lot, déclarée dans le titre provisoire, recevront le titre de propriété définitif de leur lot, sans qu'ils doivent rien à l'État pour aide ou avances. Si à la fin de ces deux années d'établissement dans le centre colonial, les conditions requises pour l'obtention du titre définitif n'étaient pas remplies, ce titre ne serait remis que lorsque les clauses énoncées plus haut auront été observées, ceci à n'importe quelle époque. »

IX. — D'après le règlement actuel du service de peuplement, les concessions ne sont pas gratuites, mais vendues un prix minime, les lots ruraux ont une superficie de 25 à 50 hectares. Les émigrants sont reçus dans les ports par les agents du gouvernement; ils sont logés et nourris, ont droit au médecin et aux médicaments, du jour du débarquement jusqu'à leur arrivée dans la localité choisie par eux. Les bagages et outils des émigrants

ne paient pas de droits de douane, ils reçoivent gratuitement les outils et les semences dans les colonies fondées par le gouvernement fédéral où celles des États, il leur fournit également des vivres pour eux et leur famille, pendant les premiers six mois de la mise en rapport du lot acheté. Le délai de paiement de chaque lot est toujours supérieur à cinq ans; chacun de ces lots a une maison bâtie par le gouvernement ou par le colon lui-même s'il le désire. Cette dernière méthode est aujourd'hui la plus généralement adoptée. Dans le premier cas le prix de la maison est calculé sur le prix de la dette que l'émigrant contracte envers le gouvernement; cette dette et celles qu'il pourra contracter vis-à-vis du gouvernement figurent sur un carnet qui lui est remis. L'émigrant qui paie à l'avance a droit à une réduction de 12 p. 100 par an sur les sommes qu'il doit payer (1). Dans toutes les colonies, le gouvernement maintient des écoles gratuites d'enseignement primaire pour les fils des colons.

Pendant l'année 1908, il est entré au Brésil, d'après les statistiques, 94.695 immigrants dont 43.354 formant 10.425 familles et 51.341 isolés. De ce nombre, 74.999 furent des émigrants spontanés, arrivés sans le secours du Gouvernement, desquels 24.843 formaient 7.035 familles.

X. — On a parfois reproché à la propagande directe ou indirecte, faite par le Gouvernement brésilien en faveur de l'émigration, de présenter les choses sous un trop bel aspect, de donner une idée trop favorable de ce que doit être la vie de l'émigrant au Brésil, de faire des descriptions et peintures qui ne correspondent pas à la réalité. Nous nous sommes procuré des brochures dites de propagande, et, en règle générale, nous avons pu nous convaincre, par ce que nous avons vu dans les colonies, que peintures et descriptions n'étaient pas exagérées et que les avantages accordés sur place aux émigrants correspondaient parfaitement aux promesses que l'on a lues plus haut. Peut-être pourrait-on mettre plus en évidence les difficultés et le rude labeur qui, au début, attendent le nouveau colon, et cette indication figure pourtant dans quelques-unes de ces brochures; d'autre part, on ne peut décemment demander à ce service de présenter les réalités sous un jour volontairement assombri. Les rensei-

(1) Pour faciliter leurs débuts, les colons sont employés plusieurs journées par mois à des travaux d'utilité générale dans la colonie, contre un salaire déterminé.

gnements donnés sont généralement exacts, mais on ne peut empêcher certaines catégories de gens d'exagérer les choses par le feu d'une imagination dont ils sont dupes ou sur la foi de renseignements romanesques qu'ils sont dans l'impossibilité de contrôler. De là, des désillusions d'autant plus fortes qu'on s'était habitué à considérer les faits sous un jour plus optimiste, désillusions et dégoûts qui motivent, s'ils ne les justifient pas, chez les mécontents, les reproches de descriptions trop favorables.

Nous ne craignons pas de le répéter, car notre but n'est pas de séduire, mais d'éclairer, que les débuts sont toujours pénibles dans un pays dont on ne connaît ni la langue, ni les mœurs, ni les besoins. Pour ne pas faire fausse route, on a besoin de direction et de conseils, en un mot, il faut faire l'apprentissage du pays. Il faut s'habituer à un nouveau genre de vie, à des usages nouveaux. Dans les colonies naissantes et dans l'intérieur, on ne mange pas de pain blanc tous les jours, mais la farine de manioc ou de maïs le remplace. On ne boit pas de vin à tous les repas, mais les voisins boivent de l'eau ou du tafia et ne s'en portent pas plus mal. Essayer de tout faire ou tout surveiller soi-même, et aussi ne pas se laisser exploiter par les entrepreneurs, ne pas risquer son avoir dans une seule culture, plantations de vigne, café, cacao, etc., dont le rendement est long et peut être anéanti par une baisse subite du produit. Éviter l'isolement, dès le début se créer des ressources précieuses, telles que bétail, basse-cour, etc., ne pas négliger les cultures à rendements périodiques; en un mot, s'assurer la vie matérielle, en attendant la récolte qui sera l'aisance.

Si on veut éviter les découragements de la première heure, il faut se résigner à une situation provisoire pendant une année. Ainsi, on amasse des économies produites par le travail salarié, on apprend à connaître la langue du pays, le portugais, les besoins agricoles, commerciaux et industriels. Les Italiens, les Allemands font tout cela; puis, dans leurs colonies, en possession d'un lot, ils s'ingénient à faire tout par eux-mêmes.

Dans toutes les colonies, il se trouve des mécontents parmi les nouveaux arrivés; pendant notre séjour dans l'État de Rio, nous avions entendu parler de réclamations et de demandes de rapatriement faites au consulat de Rio, de la part de colons de la colonie

française de Itatiaya, réclamations qui entraînèrent une enquête de M. le vice-consul Charlat. Nous nous sommes rendu à cette colonie, qui se trouve située à quatre heures de Rio de Janeiro sur la ligne centrale du Brésil, quelques jours après la visite de ce consul, et nous nous sommes rendu compte de la situation exacte faite aux colons. A notre arrivée dans la colonie, qui occupe une belle situation, nous trouvâmes 23 hommes, 18 femmes et 12 enfants de moins de quinze ans. A l'origine, la colonie se composait de 36 familles; 3 colons furent exclus pour leur inconduite, les autres abandonnèrent devant les premières difficultés occasionnées par l'abatage de la forêt, et ne purent se résigner à l'idée d'avoir à lutter énergiquement pendant les premiers temps. La plupart de ces derniers n'étaient pas des cultivateurs, mais des gens qui s'étaient présentés comme tels (parmi eux, nous trouvâmes un marinier); les mécontents formulèrent des réclamations et demandèrent leur rapatriement, suivis par quelques timorés qui croyaient rencontrer là les mêmes habitudes, les mêmes procédés que chez eux, trouvaient impossible de se plier à d'autres habitudes, à une autre vie. N'ayant pas pris le temps de s'accoutumer ni d'apprendre la langue du pays, ils ne pouvaient écouter les conseils qui leur étaient donnés, ni entendre raison. Ils quittèrent donc le pays pour lequel ils n'étaient pas une bonne acquisition, car ce qu'il faut avant tout, ce sont des hommes énergiques et persévérants sachant où ils vont et ce qu'ils veulent.

La plupart de ceux que nous avons trouvés, cultivateurs tenaces, actifs et bien préparés pour la lutte, nous déclarèrent être satisfaits de leur sort, ayant une parfaite confiance dans l'avenir et dans le succès de leur entreprise. Ils avaient de suite reconnu la préférence qu'ils devaient donner à la culture maraîchère et à celle qui vise la consommation indigène et des villes voisines, mais surtout de Rio de Janeiro, où on ne trouve que peu de légumes frais et aux environs de laquelle on ne trouve pas ces cultures qui existent à proximité de Buenos Ayres et qui enrichirent les Basques qui les créèrent. Ceux que nous avons visité possédaient, sur leurs lots, de belles plantations de maïs, de haricots et de pommes de terre, ces produits leur donnant des ressources immédiates; les pommes de terre étaient vendues sur les lieux mêmes à raison de 200 reis le kilo

(0 fr. 30). Ces colons satisfaits se proposaient d'entreprendre l'élevage facile là-bas des animaux de basse-cour et toutes les petites industries rurales d'Europe, desquelles ils étaient certains de tirer de grosses ressources. Il ne fait aucun doute pour nous qu'il y a des profits presque incroyables à tirer de l'élevage des porcs, moutons et vaches, opéré à la façon française avec intelligence, méthode et persévérance. Il y a également de beaux bénéfices à tirer de la viticulture, de l'horticulture et de l'arboriculture.

XI. — L'émigration doit être envisagée à un double point de vue, celui du pays d'origine et celui du pays d'arrivée; certains émigrants, et c'est parmi eux qu'on trouve toujours les mécontents, sont ceux qui peuvent être considérés comme un débarras pour le premier et une charge pour le second. C'est ceux-là qui, généralement, rêvent une fortune rapide par le seul fait qu'ils mettent le pied dans un pays quelconque du Nouveau Monde; sans profession, sans connaissances d'aucune sorte et surtout sans énergie, ils reviennent, s'ils le peuvent, de ces terres promises plus misérables que jamais et le cœur plein d'amertume. Opéré dans ces conditions, leur retour ne peut que desservir, aux yeux des observateurs superficiels, la cause de l'émigration. Ce qu'il faut au Brésil, ce sont des agriculteurs et non des déclassés et des sans métier; dans notre esprit, le colon, c'est l'agriculteur dans toutes ses catégories, le planteur ou l'éleveur exploitant une extension de terrain d'une superficie variable, et celui qui exploite les produits de la forêt.

Est-ce à dire que l'agriculteur qui émigre doive s'attendre à une réussite rapide, à une vie facile semée de plaisirs, comme on a coutume de représenter la vie du planteur, à ce que tout lui arrive sans peine? De ce rêve à la réalité, il y a loin; il faut être préparé à l'effort et à la peine, si l'on veut aboutir, sinon à la fortune, du moins à une large aisance, il faut se soumettre, au début, à une vie de labeurs, voire de privations; on n'a rien sans peine. Ceux qui partent avec l'espoir de s'enrichir vite et sans fatigues, doivent s'attendre à retourner, un jour, l'oreille basse et la poche vide. L'écueil contre lequel se heurtent de nombreux émigrants, particulièrement les Français, qui le plus souvent partent avec l'idée d'un prompt retour, c'est la nostalgie qui fait abandonner aux volontés flottantes des situations parfois avanta-

geuses, avant d'avoir pris le temps d'apprendre la langue, de s'habituer aux usages et coutumes du pays; en un mot, de s'être acclimaté. Il faut toujours s'attendre à une période d'apprentissage d'une année environ; le temps se charge toujours de débarrasser le nouvel arrivé de ses préjugés et de sa manière de voir à l'horizon borné. Le travail d'adaptation et d'assimilation aux conditions nouvelles s'effectue peu à peu, à l'insu de celui qui en est l'objet. Le colon cesse petit à petit de trouver tout mauvais, de tout critiquer et de comparer ce qu'il trouve avec ce qu'il avait ou qu'il enviait; il apprend à éviter de provoquer des réponses déplaisantes en émettant des avis sur lesquels il se voit obligé de revenir. Il s'adapte au milieu et aux conditions de la vie, et finit par s'apercevoir que celles-ci sont bien meilleures qu'il ne les avait jugées au début.

On ne pourra nous accuser de présenter la vie initiale du colon sous des couleurs trop riantes; nous n'avons, d'ailleurs, pas l'idée, et il n'entre pas dans notre but de faire œuvre de propagande pour l'émigration, considérant que nous n'avons pas trop de notre population rurale, la seule dont le Brésil ait besoin, avec les industriels et négociants à petits ou gros capitaux. Toutefois, nous devons renseigner, n'ayant pas le droit de les décourager, les jeunes, les énergiques dont l'amour de la lutte et l'ambition se trouvent trop à l'étroit chez nous, ceux qui rêvent de faire œuvre propre en connaissance de cause, dans ce pays neuf aux terres fécondes. — Ceux-là, d'ailleurs, nous sommes obligés de les approuver et d'applaudir à leur initiative; en cherchant à se tailler dans les divers États une situation ou un patrimoine qui les attache à leur nouvelle patrie, ils font aussi œuvre de patriotisme, car le Français établi à l'étranger contribue mieux que le meilleur agent commercial à faire connaître et apprécier nos produits en même temps que notre caractère et nos mœurs. Mais, nous le répétons, que les romanesques, les déclassés et les dévoyés restent chez eux; les artisans et les commerçants eux-mêmes, sauf ceux qui disposent d'un petit capital, ne doivent partir qu'à bon escient. Les désillusionnés et les impatients, nous l'avons dit, reviennent après avoir trouvé une égale misère, desservant, par leur échec, le pays qui les avait tout d'abord séduits. Il ne faut s'expatrier qu'avec connaissance de cause, sachant où l'on va et ce qu'on veut.

La meilleure des primes à l'expatriation, c'est la nouvelle bien vite propagée de la réussite. Lorsque l'on connaît telle ou telle personne ayant atteint une certaine situation au delà de l'Atlantique, nombre d'amis ou de parents s'empressent d'aller la rejoindre pour marcher sur ses traces en profitant de son expérience et de ses attaches dans le pays. Quoiqu'on dise que le Français n'a pas le tempérament colonisateur, nous citerons deux exemples controuvant cette assertion, pour ne pas être accusés de nous tenir dans le domaine de l'hypothèse; ils sont faciles à contrôler puisqu'ils datent de la première moitié de ce siècle et qu'aujourd'hui encore l'émigration se poursuit.

Aux environs de 1820, un habitant de Barcelonnette (Basses-Alpes) ayant fait fortune à Mexico, fit venir quelques-uns de ses compatriotes qui en attirèrent d'autres à leur tour. Leurs efforts furent couronnés d'un tel succès que les émigrants affluèrent sans interruption et que la ville de Mexico compte actuellement plus de 25.000 Français originaires des Basses-Alpes. Un peu plus tard, vers 1830, quelques habitants des Hautes-Alpes s'embarquèrent pour la Plata afin d'y chercher fortune. Le bruit de leurs succès se répandit et beaucoup allèrent les rejoindre. Il s'établit ainsi un courant d'émigration de plus en plus important et qui ne s'est jamais ralenti, puisque, chaque année, il compte quelques milliers d'émigrants et que la population d'origine française atteint, à la Plata, près de deux cent mille âmes.

Ces chiffres prouvent, avec plus de force que toutes les théories, que notre tempérament national est volontiers migrateur; ils démontrent éloquemment que nous n'avons rien à envier à aucun peuple sous ce rapport et que nous sommes capables, au même titre qu'aucun d'eux, de fonder, d'organiser et de peupler. Or, ce qui s'est passé et se passe encore à Mexico et à la Plata peut également se reproduire au Brésil, le jour où chacun serait assuré d'y rencontrer le même appui fraternel. Le Français est, il est vrai, moins migrateur que l'Anglais, mais ce dernier n'a pas, au même degré, le caractère de sociabilité et de gaieté accommodante qui nous semble une des qualités les plus précieuses de notre race, bien faite pour rayonner à travers le monde et le conquérir en se l'assimilant.

Puis, ne se souvient-on plus quelle fut la prospérité des Antilles françaises au XVIIIe siècle, enviée à cette époque, où n'y

sévissaient pas encore la politique et la représentation coloniale, par leurs voisines les Antilles anglaises? On se rappellera aussi les résultats vraiment merveilleux obtenus par Montcalm et Champlain au Canada et par Dupleix aux Indes.

En 1789, notre colonie de Saint-Domingue avait un commerce de 717 millions de livres. Et, plus près de nous, ne voyons-nous pas les colons algériens, qui ont planté plus de 100.000 hectares de vignobles? Nous pourrions multiplier les exemples, ceux que nous venons de citer suffisent, car nous croyons avoir démontré que nous ne sommes pas, par tempérament, réfractaires aux entreprises coloniales.

CHAPITRE VIII

ÉTAT DE SAO PAULO

I. De Rio de Janeiro à São Paulo. — II. Plantations décadentes. — III. L'Etat, superficie, zones. — IV. Climat, saisons. — V. São Paulo, la ville, quartiers de luxe. — VI. Quelques monuments, le nouveau théâtre. — VII. Vie de la ville, hôtels, postes. — VIII. Instruction publique, écoles supérieures. — IX. Institut sérumthérapique, les serpents et les traitements de leurs morsures, la presse. — X. Les industries à São Paulo.

I. — Après Rio de Janeiro, la ville qui attire tout particulièrement les voyageurs, c'est la progressiste São Paulo, capitale de l'État indéniablement le plus avancé de toute la Confédération brésilienne. Pour se rendre de la première à la seconde de ces villes, on dispose de deux moyens : le premier consiste à prendre l'un des nombreux paquebots étrangers ou nationaux qui, chaque semaine, touchent à Rio, se dirigeant vers la Plata. Ce voyage est le plus commode, car c'est l'affaire d'une nuit de traversée; les navires quittent Rio à la fin du jour et arrivent le matin à Santos; puis, à peu de distance du quai, on trouve le chemin de fer qui, en deux heures, conduit à São Paulo.

Une distance de 496 kilomètres par voie ferrée sépare les deux villes, il y a deux trains rapides par jour, l'un diurne, partant à 7 heures du matin, l'autre nocturne (départ à 9 heures du soir); le prix du parcours est de 36 milreis aller et de 54 milreis aller et retour en 1re classe; le train de nuit a des wagons-lits, le prix des couchettes est de 10 ou 20 milreis, suivant qu'on occupe celle du haut ou celle du bas. Les transports par chemin de fer sont sur la « Central », comme sur les autres lignes, relativement chers, tout particulièrement les bagages; le transport de ces derniers est une véritable exploitation des voyageurs; ainsi, ceux-ci ne peuvent emporter que de petits colis ou paquets insignifiants : une petite valise ne trouve pas

place sous une banquette ou dans un filet, ces derniers sont de dimension et contenance extrêmement restreintes. On paye 3.300 reis par 10 kilogrammes de bagages supplémentaires sans défalcation aucune : ce qui n'est pas linge, paie un milreis en plus. C'est absolument exorbitant; heureusement qu'une certaine commission étudie actuellement l'abaissement des tarifs(1).

Bien qu'en nombre d'endroits le paysage soit magnifique, le trajet de Rio à São Paulo n'est pas précisément un voyage de plaisir, celui-ci s'opère en douze heures et, les voies étant dépourvues de ballast, la chaleur, et surtout la poussière rendent presque pénible un trajet qui pourrait être agréable. Les trains ne comportent que des premières et des deuxièmes classes, ces dernières sont destinées au menu peuple, à la population pauvre des campagnes, nègres, paysans et journaliers; cette classe manque du plus élémentaire confort. Les premières sont loin de posséder les commodités de leurs similaires européennes, mais elles sont agencées conformément aux exigences du climat. Ce sont d'énormes wagons pouvant contenir cinquante places ; les banquettes ou fauteuils pour une ou deux personnes sont à dossiers mobiles et placées les unes derrière les autres, dans le sens de la longueur du wagon en laissant un passage au milieu. Ces sièges ne portent pas de coussins, mais sont recouverts de joncs tressés, ce qui permet un entretien plus facile; toute étoffe serait souillée par la poussière à la suite d'un seul voyage; cette poussière rouge ou jaune presque impalpable, s'insinue partout, malgré les plus grandes précautions. Même lorsqu'on se résigne à étouffer, en laissant fermées persiennes et fenêtres, on se trouve converti, à l'arrivée, en véritable peau-rouge.

La partie la plus pittoresque du voyage commence à la station de Belem ; à partir de ce moment on franchit la Serra do Mar, avec ses points de vue variés, ses précipices, ses cascades, ses vallées aux capricieuses ondulations couvertes de belles forêts. Puis le train franchit successivement dix-huit tunnels et, après Barra do Pirahy et Queluz, la nature se dépouille de sa végétation, les hautes montagnes disparaissent au loin pour faire place à une série de mamelons au milieu desquels serpente le fleuve Parahyba.

(1) Ces tarifs viennent en effet d'être quelque peu atténués.

II. — Sauf aux environs des villes, on voit peu de terres cultivées. Des régions entières sont aujourd'hui en friche après avoir été couvertes de plantations de café qui produisirent pendant un siècle. Les plus grandes cultures de ce produit ont aujourd'hui émigré vers les régions élevées de São Paulo, et la campagne, autrefois riche et prospère, la terre épuisée par le café, mais excellente pour d'autres cultures, est reconquise par le désert. Dans certains endroits on voit encore les squelettes des caféiers non arrachés, abandonnés ainsi que nombre d'habitations. Cet état de choses afflige quand on pense que ce sol, las de produire du café, ne l'est pas pour donner du maïs et surtout des plantes fourragères qui viennent parfaitement bien partout. C'est, comme nous l'avons dit dans le chapitre précédent, l'industrie agricole avec l'élevage du bétail, avec toutes les petites exploitations de la ferme, basse-cour, laiterie, élevage des porcs, des brebis et des chèvres, en quantité moyenne, qui pourra rendre à ces campagnes, aujourd'hui abandonnées, la vie et la richesse. Ce ne sont pas les débouchés qui manquent, mais la volonté et les bras.

Lorsqu'on franchit le point le plus élevé de la ligne et qu'on descend en plein État de São Paulo, on aperçoit plus de terrains cultivés, quelques plantations de café, quoiqu'on ne se trouve pas dans la région des grandes cultures. On traverse de jolies villes à l'apparence gaie et prospère, comme Cachoeira, Lorena Guaratingueta, Apparecida, Pindamonhangaba, Taubaté, Jacarehy, Mogy das Cruzes, etc. Après avoir traversé la plaine de Piratininga on touche à São Paulo. Mais avant de parler de la capitale, jetons un regard sur l'État.

III. — L'État de São Paulo a une superficie de 290.876 kilomètres carrés, il peut se diviser en trois zones bien caractérisées. La première est celle du littoral composée de terres basses comprises entre l'Océan et les flancs les plus inclinés du versant oriental de la Serra do Mar, ou chaîne maritime. Dans cette zone le voisinage de la mer régularise la température. On n'y éprouve pas les variations brusques observées dans l'intérieur. Le climat est si régulier qu'il n'y a qu'une différence de six degrés entre le mois le plus chaud et le mois le plus frais. Les terrains de cette zone sont tantôt plats, marécageux et couverts de palétuviers, tantôt sablonneux et accidentés par les contreforts de la

Serra do Mar. En été il y règne de fortes chaleurs et, dans les lieux revêtus de végétation, l'évaporation est très forte. Cet inconvénient est atténué par les vents du large chargés d'humidité qui occasionnent des pluies abondantes. Le climat y est donc tempéré chaud. Cette région est d'une grande fertilité et se prête à la culture des plantes tropicales, le cacaoyer, le bananier, le vanillier y viennent très bien. Il en est de même du riz, du maïs et d'autres céréales.

La deuxième zone, d'une altitude variant entre 800 et 1.000 mètres, occupe les deux versants de la chaîne maritime. En raison de la grande condensation des vapeurs d'eau, les pluies y sont fréquentes de même que les brouillards, le ciel y est très fréquemment couvert. Par suite de l'humidité, le flanc de la Serra do Mar est couvert du côté de l'Océan d'une végétation luxuriante. Ses forêts peuvent fournir les bois de construction et d'ébénisterie les plus estimés.

La troisième région comprend tout le plateau intérieur depuis le versant occidental de la Serra ; c'est celle qui possède le meilleur climat, celui où les Européens s'acclimatent le mieux. La ville de São Paulo jouit d'un climat tempéré doux qui peut être comparé à celui des îles Madère ou des Açores et à celui de Palerme en Italie. Toutefois, en raison de sa proximité de la Serra do Mar, il y a souvent sur la ville des brouillards humides et froids. Vers l'intérieur le ciel devient plus pur et l'humidité diminue considérablement. Comme climats secs, on peut citer ceux de Brotas, de S. Carlos do Pinhal, de Franca et de Ribeirão Preto. Dans cette région les pluies de l'été alternent avec les longues sécheresses de l'hiver, de sorte que les phases végétatives sont nettement tranchées. La région dite de l'Ouest est admirablement propre à la culture du caféier, aussi y trouve-t-on des plantations immenses de ces arbustes jusqu'à plus de 600 mètres d'altitude. Près des limites de São Paulo avec Minas Geraes, se trouve une autre région moins chaude que la précédente, où la culture du café se fait également sur une grande échelle, de même que la culture des céréales et des fruits. Du côté du Sud, vers l'État de Parana, la région est plus fraîche, propre à la culture des graminées ; il y existe de superbes prairies pour l'élevage du bétail, ce sont les campos du Paranapanema.

IV. — Le climat de l'État de São Paulo, dont le territoire est

placé dans la zone tropicale du Sud, est certainement un des meilleurs qu'on connaisse. Quoique, théoriquement, les saisons soient distribuées comme en Europe en quatre saisons, mais complètement opposées aux nôtres, on peut dire en réalité qu'il n'y a que deux saisons, l'été et l'hiver, de six mois chacune. L'été dure de décembre à juin et l'hiver de juin à décembre. Pendant l'été les pluies sont fréquentes, l'hiver au contraire est généralement clair et sec. Le mois le plus chaud est celui de janvier, sa température maximum est de 38°5 sur le littoral maritime et la moyenne 24°; cette moyenne est de 21° pour le plateau de l'intérieur, toutefois, on a noté une température maximum de 38° à São Paulo, cela exceptionnellement. Sauf à Ribeirão Preto où le thermomètre a atteint 40°, dans les autres centres le maximum ne dépasse pas 37°. Juin est le mois le plus froid, la température observée sur le littoral est de 18°6 et de 14°7 sur le plateau intérieur, il n'est pas rare que le thermomètre descende à zéro dans les environs de São Paulo et dans la partie Sud de l'État. La température maximum absolue est donc de 38°5 ; la minimum absolue de 2°5 et la moyenne annuelle de 18°.

Le climat de l'État de São Paulo a toujours joui d'une excellente réputation et les étrangers qui en ont fait l'essai ne peuvent qu'en vanter la douceur. La salubrité de la capitale peut être mise à la hauteur des plus saines du monde ; depuis 1892, époque où l'on a organisé le service sanitaire, la ville a été complètement débarrassée de toutes les épidémies et comme il n'y a pas de maladies climatériques, ou de maladies tropicales, on peut dire que la salubrité absolue de la ville de São Paulo est une conquête de la science humaine. Son coefficient de mortalité est de 17 pour 1.000, par conséquent inférieur à beaucoup d'autres villes situées sous les mêmes latitudes. L'État de São Paulo comme tout le Brésil n'a pas de maladie particulière, l'histoire coloniale a noté l'introduction successive de la fièvre jaune, du choléra, de la peste, du trachoma par les Européens, fléaux dont on a eu beaucoup de peine à se débarrasser. Il est bon de dire que l'insolation y est très rare et que l'anémie tropicale y est inconnue. La meilleure preuve de l'excellence du climat de São Paulo c'est son influence sur l'émigration européenne ; la population de l'État s'élève à 3 millions d'habitants dont 1.300.000

étrangers arrivés dans le pays pendant ces vingt dernières années.

Revenons maintenant à la capitale.

V. — Comme situation et comme aspect São Paulo n'a rien de pittoresque, c'est une belle ville active et vivante, située à 720 mètres d'altitude sur une série de collines aux pentes douces reliées entre elles par des routes où alternent les viaducs et les nivelés; mais tout y est doux sans violences abruptes, de manière qu'on peut y circuler sans fatigue. Un fleuve, le Tiété, affluent du Parana et une rivière, le Tamanduatehy, croisent la ville en divers sens, maintenant celle-ci déborde de tous côtés dans la plaine environnante. São Paulo, qui est après Rio de Janeiro au Brésil, et Buenos Ayres dans la République Argentine la ville la plus importante de l'Amérique latine, étonne par le prodigieux accroissement de sa prospérité et de sa population. Celle-ci atteignait à peine 50.000 habitants en 1890, peu après la proclamation de la République; elle atteint aujourd'hui plus de 340.000 âmes, et tout fait prévoir d'après ce que nous avons pu voir de son industrie, de son commerce et des ressources de l'État, comme du caractère de ses habitants, que cette ville continuera sa marche ascendante.

La partie la plus centrale de la ville, qui est la plus ancienne, renferme les rues les plus commerciales, comme celles de São Bento, 15 de Novembre, Direita, Rosario, etc., lesquelles, quoique assez étroites, sont bordées de beaux magasins, de maisons vastes et solides, de belle architecture. Nous n'entreprendrons pas la description monotone de São Paulo, il nous suffira de dire qu'elle est desservie par six cent vingt avenues, rues et places, toutes bien pavées et bien entretenues; l'hygiène est assurée par un excellent réseau d'égouts. L'approvisionnement en eau ne laisse rien à désirer, celle-ci y est saine et abondante, l'éclairage est assuré au gaz et à l'électricité et le service des transports tout à fait incomparable assuré par la « S. P. Tramways Light and Power », qui possède 300 kilomètres de lignes de tramways desservies par des voitures électriques. Sous l'administration du préfet M. Antonio Prado, qui occupe ce poste depuis de longues années, la ville se transforme toujours, aucune maison ne peut s'édifier sans que les plans en soient approuvés; toutes les chambres doivent prendre jour ou sur la rue, ou sur les jardins, avec couloirs bien aérés.

L'animation est certainement plus grande au centre, sur le Largo do Rosario, place de petites dimensions, mais le cœur de la ville est la rue 15 de Novembre, cette rue de Ouvidor de São Paulo. La vie est encore très active dans les centres nouveaux, sur les grandes avenues, comme la célèbre Avenida Paulista, où se construisent des habitations princières; le boulevard Buchard, dans le quartier de la Consolação, d'où on découvre une grande partie du panorama de la ville; l'avenue Barão de Piracicaba, droite et large; l'avenue Glette; l'avenue des Bambous, bordée de petits palais; l'avenue Rangel Pestana, longue de 1.600 mètres et prolongée par l'Avenida da Intendencia. Le plus beau jardin de São Paulo est indéniablement le Jardim da Luz, splendide parc avec de belles pièces d'eau, où s'ébattent dans des enclos dissimulés par la verdure nombre d'animaux de la faune de l'État. En face du jardin se dresse la magnifique gare da Luz, de la « S. P. Railway »; il y a encore les vastes parcs da Saude, de Agua Branca, de Cantareira, etc.

En raison de l'accroissement constant de la ville, les terrains et les propriétés ont décuplé de valeur. Les négociants, les hauts fonctionnaires et les riches fazendaires de l'intérieur qui passent, avec leur famille, une partie de l'année à São Paulo, possèdent dans les faubourgs des maisons plus ou moins jolies, mais toujours vastes et commodes. A Hygienopolis, faubourg neuf, rendez-vous de tout ce que São Paulo et l'État ont de plus riche et de plus distingué, on admire un grand nombre de maisons somptueuses, des palacettes, comme on dit là-bas, des villas luxueuses et confortables. A vrai dire, quelques-unes de ces constructions sont d'un goût douteux, tout au moins bizarre; en échange, on ne peut leur refuser un aspect pittoresque qui forme contraste avec l'architecture plus sobre et de meilleur goût du plus grand nombre. Parmi ces constructions, quelques-unes sont remarquables, par exemple le palais Penteado, celui de M. Elias Chaves, situé au milieu d'un beau parc, la maison de Mme Veridiana Prado, mère du préfet de São Paulo, qui est une vraie résidence seigneuriale, de même la résidence de son fils, M. Antonio Prado, dont il fait un centre d'expérience économique; le palacette de M. Aguiar Ramos, du plus pur style arabe, etc., etc.; toutes constructions qu'on nomme les grandes résidences de la Paulicea.



São Paulo. — La place des ministères un jour de fête.

VI. — On trouve, à São Paulo, un certain nombre de monuments publics assez remarquables; parmi les principaux, il faut signaler le groupe à angle droit des palais du Gouvernement, des Ministères; le palais de l'Agriculture et celui des Finances; le palais du Congrès, la caserne da Luz, l'hôtel des Immigrants, les écoles modernes da Luz et de Braz, l'hôpital de la Misericordia, la Bibliothèque Publique et tout particulièrement le monument d'Ipiranga, situé à quelques kilomètres de la ville, sur une éminence où le régent dom Pedro proclama l'indépendance du Brésil, le 7 Septembre 1822. Cet édifice est imposant et d'une belle architecture, c'est un lieu de promenade pour les Paulistes. On en a fait un musée qui contient de magnifiques collections ethnographiques et zoologiques et une collection d'objets historiques. Quoique inférieur à beaucoup de musées d'Europe, c'est, avec celui de Para, le meilleur du Brésil. On a pu dire que les Paulistes se contentaient d'admirer de loin le musée d'Ipiranga et ne le visitaient pas, nous avons pu constater, de *visu*, qu'il n'en était rien. Ipiranga est beaucoup visité, surtout le dimanche. Si le Brésilien, en général, se soucie peu des musées, comme on l'a dit, c'est lorsque, comme à Rio de Janeiro, ceux-ci restent ouverts trop peu de temps.

São Paulo peut s'enorgueillir de posséder le théâtre le plus vaste sinon le plus beau du Brésil, car les théâtres de Para et de Manaos, que nous connaissions déjà, ne viennent qu'après. On pourra même reprocher aux Paulistes d'avoir vu trop grand quant aux dimensions. Cet édifice tout à fait remarquable par son architecture, ne ferait pas mauvaise figure à côté de l'Opéra de Paris, dont il reproduit certains aspects. Ce théâtre, qui était presque achevé à notre passage, aura une plus belle harmonie de lignes que celui de Rio, harmonie que celui-ci n'a pu obtenir faute d'espace. Le théâtre de São Paulo, isolé sur une place, présente une riche façade où se détachent trente-deux colonnes rondes de granit rose, taillées dans un seul bloc. L'intérieur est en conformité avec l'extérieur, sauf le manque d'avant-scènes, ce qui nuit au coup d'œil. Il y a encore plusieurs autres salles de spectacles : le théâtre Santa Anna, qui a vu sur sa scène les plus grandes célébrités mondiales du drame et de l'opéra, le Politheama, le Moulin Rouge, le San José; ce dernier, de construction récente, est malheureusement un édifice déplorable, qui fait le plus mau-

vais effet à côté du grand théâtre Municipal, en face duquel il est situé; c'est l'œuvre d'une entreprise particulière et le ridicule doit en rejaillir sur ses seuls constructeurs. Ces théâtres et quelques autres ne fonctionnent guère que l'hiver, saison où les troupes italiennes, françaises et portugaises attirent le public élégant.

VII. — On a dit que malgré ses belles avenues, ses monuments, ses jardins, São Paulo était une ville triste et sans distractions,



São Paulo. — Place Antonio Prado.

que lorsque 6 heures ont sonné et que le monde des affaires quitte le travail, une pesante solitude s'abat sur les rues commerçantes et que le silence devient si profond que la ville paraît abandonnée. Cela a quelque apparence de raison pendant l'été où chacun, grâce aux faciles communications, se retire dans les faubourgs, mais pendant la plus grande partie de l'année, les rues centrales restent des plus animées; jusqu'à une heure avancée de la nuit, les tramways électriques passent chargés de voyageurs. Les salles de cinématographes, très nombreuses, regorgent de public, de même que les grands cafés et confiseries, Castelloes,

Café International, Americano, Caruso, Progredior, Brasserie Paulista et Brasserie Schort.

Il existe dans la ville plusieurs hôtels, mais aucun ne répond aux nécessités locales, aux besoins des étrangers qui arrivent chaque jour fort nombreux pour visiter la ville ou pour leurs affaires, on y manque du plus élémentaire confortable, comme service et comme table. A ce dernier point de vue, l'Hôtel-Rotisserie Sportsman, dirigé par un Français, fait exception ; si les chambres laissent à désirer, comme dans tous les hôtels du Brésil, considérés de premier ordre, par contre, la table est excellente et peut soutenir la comparaison avec beaucoup des meilleures de Paris. La construction, à São Paulo, d'un ou plusieurs hôtels modernes, serait certainement une entreprise fructueuse. Les prix sont analogues à ceux de Rio de Janeiro.

Ce qui manque aussi à São Paulo et ce qui est étonnant de ne pas y voir, c'est un bon hôtel des Postes. Celui qui existe en face du palais du Gouvernement est loin de correspondre, à l'intérieur comme à l'extérieur, à l'importance considérable qu'a atteint ce service. D'autre part, le personnel ne semble pas s'occuper de sa tâche aussi consciencieusement qu'il serait à désirer, cela n'est pas spécial à São Paulo, mais commun à l'ensemble du personnel subalterne dans tous les États. Il n'y a trop rien à dire sur le service des lettres, mais c'est sur la distribution des imprimés, livres, revues, journaux que sévit l'insouciance et le sans-gêne du personnel subalterne qui trouve que quand ils arrivent aux destinataires c'est toujours assez tôt. L'Administration Centrale a pourtant apporté de notables améliorations dans le service des postes mais, dans certains cas, sa bonne volonté se heurte à l'indifférence du petit personnel.

VIII. — São Paulo étant le siège du Gouvernement et le centre de la vie intellectuelle, sociale et commerciale de l'État, on y trouve tous les établissements dignes d'une grande cité avancée dont la culture ne reste pas en arrière du développement matériel. L'instruction est donnée dans la ville par 130 écoles primaires libres où l'enseignement est fourni par des associations d'instruction et par des congrégations religieuses, dont beaucoup sont françaises; 18 groupes scolaires, 2 écoles modèles et 1 jardin de l'enfance, outre un certain nombre d'écoles maternelles. Il existe dans l'État 1.281 écoles isolées, plus 96 groupes scolaires avec

928 classes, ce qui fait un total de 2.209 écoles donnant l'instruction à 100.000 élèves, y compris les élèves des écoles primaires entretenues par les municipalités. Il y a aussi 40 écoles du soir pour adultes, entretenues par l'État ou par les municipalités, ou encore subventionnées par les deux. Il y a en outre 5 écoles complémentaires instituées pour compléter l'instruction primaire dans les villes de São Paulo, Itapetininga, Piracicaba, Campinas et Guaratingueta; sur les 1.200 élèves de ces écoles près de 800 sont du sexe féminin, le reste masculin. Par suite du manque de professeurs primaires, d'instituteurs que nous avons déjà signalé, une loi accorde aux élèves formés par ces écoles le brevet d'instituteur d'une certaine catégorie. Le gouvernement de São Paulo est celui qui dépense le plus pour l'instruction publique; en 1891, il dépensait pour ce service 1.343 contos, le budget destiné à l'enseignement s'élève aujourd'hui à 10.000 contos.

La ville de São Paulo, comme nous l'avons déjà indiqué d'autre part, possède plusieurs écoles supérieures absolument parfaites sous le rapport du confortable, de l'hygiène et même de l'architecture, parmi lesquelles une École Polytechnique et une école de Médecine libre, mais subventionnée et jouissant des mêmes privilèges que les écoles de l'Union, une Académie de Droit, l'École Prudente de Moraes et enfin l'École Normale installée dans un vaste édifice moderne et de vaste dimension; dans des annexes fonctionnent une école modèle avec 500 élèves et un jardin d'enfance avec 200 enfants de trois à six ans. Nous pouvons affirmer que nous n'avons jamais vu ailleurs rien de mieux sous le rapport de l'installation, du matériel de l'hygiène et surtout des méthodes d'enseignement; que des enfants de dix ans ont des connaissances générales supérieures, en particulier pour le dessin et les travaux manuels, à celles des élèves de douze ans de la plupart de nos écoles primaires. Sous nombre de rapports nous trouverions beaucoup de choses à apprendre ou à imiter de ces écoles modèles. Nous devons bien vite ajouter que les écoles des petits centres de l'intérieur, dites écoles isolées, sont loin d'atteindre ce degré de perfection et sont en général formées d'une seule classe. Cela malgré la sollicitude des pouvoirs publics qui trouvent que la diffusion de l'enseignement ne répond pas encore aux nécessités et aux aspirations de la population. Quoi qu'il en soit, au point de vue intellectuel, São Paulo peut marcher de pair avec la capi-

tale de la Confédération, et il reste lui-même, vis-à-vis des autres États, une école d'enseignement pratique.

IX. — A ce sujet il ne nous faut pas oublier de signaler un établissement qui rend à l'État et à tout le Brésil des services immenses, c'est l'Instituto serumthérapico de Butantan, situé dans la banlieue de la ville de São Paulo. Outre ses recherches scientifiques, cet établissement se consacre à la préparation des sérums antidiphtériques et antipesteux, de la vaccine antipesteuse, de la tuberculine, etc. Mais son principal produit est le sérum antiophidique, inventé par son savant directeur, le docteur Vidal Brazil, qui, depuis quelques années, étudie avec succès le traitement des morsures des serpents brésiliens. L'Institut prépare trois qualités de sérums antivenimeux : 1° l'anticrotalique, fourni par des animaux immunisés avec du venin de serpents à sonnette et appliqué dans le cas de morsure de ce reptile ; 2° l'antibothropique, fourni par des animaux immunisés avec du venin de Lachesis lanceolatus, Lachesis alternatus et Lachesis atrox et appliqué dans les cas de morsures par des serpents Jararaca, Urutú et Lachesis atrox, les plus venimeux des serpents brésiliens ; 3° l'anti-ophidique, fourni par des animaux immunisés par le mélange de tous ces venins et appliqué pour les morsures de n'importe quel serpent et quand on ignore l'espèce qui produisit l'accident.

Pendant un après-midi de visite à Butantan, nous apprîmes plus sur les serpents, surtout sur ceux du Sud de l'Amérique que pendant sept années de voyages ; car, même dans les régions où les reptiles sont nombreux, on ne peut guère qu'en entrevoir quelques-uns. Tous s'enfuient au moindre bruit, et très souvent on soupçonne seulement leur présence, ce qui fait, qu'au cas où on surmonterait la répulsion qu'inspirent toujours les reptiles, l'étude en serait difficile. Il y a dans l'Amérique du Sud 254 variétés de serpents, dont malgré leur aspect 212 ne sont pas venimeux et 42 venimeux. Au Brésil, on a observé 155 variétés dont 132 non venimeuses, et 23 venimeuses. Malgré la terreur qu'inspirent les ophidiens en général, l'imagination exagère beaucoup le danger auquel on est exposé de la part de ces animaux répugnants. Il y a évidemment péril en cas de morsure, mais celle-ci se produit dans des cas tout à fait déterminés, par exemple lorsque le reptile est surpris, et dans ce cas il l'est seulement pour les indi-

gènes qui marchent nu-pieds ; les Européens n'ont rien à redouter, car ceux qui parcourent les régions où il y a des serpents sont toujours pourvus de guêtres en cuir et puis ils n'y pensent guère. Un fait à noter c'est que les serpents venimeux sont extrêmement paresseux et attaquent peu, le serpent à sonnette est le plus irri-



Le docteur Vidal Brazil extrayant le venin d'un Urutú ou Lachesis alternatus.

table, mais comme nous l'avons dit, tous s'enfuient au moindre bruit. Les reptiles non venimeux sont en général plus agressifs; leur morsure, qui est plutôt une égratignure douloureuse, n'est pas dangereuse, mais on n'est pas forcé de le savoir. Nous avions la conviction que tous les serpents corals étaient venimeux, la

plupart des variétés au contraire ne sont pas dangereuses; pour que les autres variétés venimeuses causent accident, il est indispensable qu'on marche dessus où qu'on les touche presque; car leur extrémité caudale est peu forte pour s'appuyer dessus comme les autres serpents qui peuvent se lancer à une courte distance.

La presse a pris dans l'État de São Paulo un très grand développement. Elle est représentée jusque dans les petits centres par 200 journaux et revues et dans la capitale par 12 journaux quotidiens tant du matin que du soir, outre un certain nombre de publications hebdomadaires ou mensuelles. Les principaux de ces journaux quotidiens qui se publient sur 6, 8 et 10 pages sont tout aussi bien informés que ceux de Rio; il faut surtout signaler le « *Estado de São Paulo* », puis le « *Correo Paulistano* », le « *Diario Popular* », le « *Commercio de São Paulo* », la « *Platea* », etc.

X. — L'État de São Paulo nous a surpris par le développement incroyable de son industrie. État essentiellement agricole il est devenu en peu d'années un État industriel; la capitale est devenue un important centre manufacturier, le second du Brésil après Rio de Janeiro; grâce à l'immigration d'ouvriers européens, de nombreuses industries s'y sont implantées et ont pris un essor rapide. Parmi celles-ci il faut citer les industries des tissus, de la chaussure, de la chapellerie, de la bière, des pâtes alimentaires, de la fonderie. Ses fabriques produisent annuellement de très grandes quantités d'articles les plus divers, qui approvisionnent non seulement les marchés paulistes, mais encore nombre d'États de la Fédération brésilienne.

La principale industrie textile de l'État est celle du coton, dont la culture, qui date de très longtemps, a pris de l'extension dans ces dernières années. La première grande filature a été fondée en 1869 dans la ville d'Itu. Actuellement il existe 23 filatures de coton qui produisent 50.074.000 mètres de tissus en 1908, avec 8.508 tonnes métriques de coton, et un ensemble de 7.400 ouvriers. Après la filature de coton, la branche d'industrie textile la plus importante est celle de la filature du jute. Ce végétal sert à la fabrication des sacs dans lesquels s'exporte le café en grains, ce qui explique le développement de cette industrie. Toutes les fibres de jute qu'elle utilise sont importées de l'étranger.

Pour remplacer le jute dans la fabrication des sacs de café, on a recouru à différentes fibres textiles existantes dans l'État, entre autres à l'aramina, fibre extraite d'une plante sylvestre cultivée déjà dans plusieurs municipes. Pour l'utilisation industrielle de cette fibre, il s'est fondé en 1903, dans la ville de São Paulo, une entreprise de filature et de tissage « Aramina », au capital de 1.000 contos. La fabrique de cette entreprise possède 60 métiers; elle produit environ 800.000 sacs par an et consomme environ 700.000 kilos d'aramina en écorce.

Outre cette fibre, il en existe dans l'État d'autres qui se prêtent à la filature : celles du chanvre brésilien *Perrini*, de la *vassoura mineira*, du *bananier*, de l'*agave*, de *l'ananas*, etc.

Parmi les industries relatives à l'alimentation, celle qui a obtenu le plus de développement est l'industrie des pâtes alimentaires. Dans la seule ville de São Paulo il est annuellement fabriqué 720.000 livres de pâtes, en partie consommées dans l'État, et de grandes quantités sont exportées pour d'autres régions du Brésil. Il y a 28 de ces fabriques dans l'État. Il y a aussi à São Paulo deux grandes fabriques de biscuits, celles de Pierre Duchen, un Français, et de Frederico Piesterle, plus deux autres moins importantes. Une minoterie établie dans la ville produit annuellement pour 10 millions de francs de farine ; le blé est importé du Rio de la Plata.

Le degré le plus remarquable de prospérité est atteint par l'industrie de la bière qui réalise des bénéfices considérables. La ville de São Paulo possède deux grandes brasseries de tout premier ordre : l'*Antartica* et la *Bavaria*, toutes deux appartenant à la « Compagnie Antartica Paulista », formée au capital de 13.500.000 francs. Ces brasseries fabriquent d'excellentes bières qui peuvent rivaliser avec les bières d'Allemagne. De grandes quantités de cette boisson étaient autrefois importées d'Europe ; à l'heure actuelle, grâce à l'importante production des établissements nationaux, São Paulo non seulement fabrique pour sa consommation, mais exporte pour les autres États de l'Union ; les bières de la Compagnie Antartica sont indéniablement les meilleures de tout le Brésil. Il existe en outre dans l'État environ 100 brasseries moins importantes. 3 grandes verreries fabriquent des bouteilles et autres objets en verre; la Santa Marina et la Germania, les plus fortes, sont établies dans les environs de la

ville de São Paulo, la première produit plus de 3 millions de bouteilles.

Les industries de la chaussure et de la chapellerie sont également très prospères ; pour la première, les fabriques Rocha et Cie, Mellilo et Cie et Velléla, donnent des produits qui à peu de chose près peuvent soutenir la comparaison avec les similaires étrangers. D'après les statistiques que nous consultons, il existerait dans l'État 330 établissements industriels un peu importants, représentant un placement de capitaux de 7.100.000 livres sterling.

CHAPITRE IX

ÉTAT DE SAO PAULO (*suite*).

I. La houille blanche dans l'Etat. — II. Pouvoirs publics, ministères et ministres. — III. Organisation de la justice. — IV. Divisions politiques et administratives. — V. Les Paulistes. — VI. Leur action, raisons de la prospérité de l'Etat. — VII. Encouragements à l'agriculture, poste zootechnique. — VIII. Ecole d'agriculture de Piracicaba, écoles d'apprentissage agricole, etc. — IX. Accroissement de la population. — X. Les étrangers à São Paulo, enseignement du français. — XI. L'élément italien, protection au colon. — XII. Conditions du travail dans les fazendas. — XIII. Terres cultivées de l'Etat, méthode primitive de culture, division et valeur des propriétés agricoles. — XIV. La colonisation officielle, visite à quelques colonies. — XV. Société française des sucreries brésiliennes. — XVI. La canne à sucre dans l'Etat.

I. — Si l'État de São Paulo ne possède pas de gîtes carbonifères, en échange, il possède de grandes réserves de houille blanche, dans les puissantes chutes d'eau et les rapides qui abondent sur son territoire et qui peuvent être utilisés pour la production de l'énergie électrique. On trouve sur le Tiété, près de Parnahyba, à 33 kilomètres de São Paulo, une succession de rapides qui fournissent la force électrique à la capitale. Sur une distance de 800 mètres la rivière présente une différence de niveau de 11 mètres. Entre la ville de Salto de Itu et São Paulo, le Tiété offre une succession de rapides de 150 mètres de longueur pouvant fournir 75.000 chevaux de force. Sur le cours inférieur du même fleuve, on trouve encore les chutes de Barra Grande, d'Escaramuça et d'Avanhandava, cette dernière la plus importante; c'est un point où une ville s'édifiera prochainement, car le chemin de fer dit du Nord-Ouest, dont nous parlerons plus loin, passe à proximité. Plus loin encore, dans une région nouvellement ouverte, à 25 kilomètres de l'embouchure du Tiété avec le Parana, se trouve la chute de Itapura. A environ 12 kilomètres

en amont de cette embouchure, on rencontre sur le grand fleuve lui-même une autre chute dont on entend le grondement : c'est le Salto de Urubupunga. Ces deux dernières chutes peuvent fournir ensemble près d'un million de chevaux de force. Il existe encore d'autres chutes sur diverses autres rivières : à Piracicaba, sur la rivière de ce nom, qui donne la force à quelques fabriques et l'éclairage à cette importante localité. Sur le rio Sorocaba, la chute d'Itupararanga est également utilisée.

Sur le rio Grande, affluent du Parana, sur les rios Mogy Guassu, do Peixe, Juquery-Quéré et d'autres encore comme le rio Paranapanema, affluent du Parana, existent nombre de chutes variant de 3 à 9 mètres qui attendent d'être utilisées.

II. — On sait déjà que l'État de São Paulo, comme les autres du Brésil, jouit d'une autonomie complète et exerce tous les droits et les attributions qui ne sont pas expressément réservés aux pouvoirs fédéraux. L'État se régit par sa Constitution spéciale, selon les règles établies par la Constitution fédérale. Le Sénat de São Paulo est composé de 24 membres dont le mandat dure neuf ans ; ils se renouvellent par tiers. La Chambre des Députés est formée par 50 membres élus pour trois ans. Les sessions durent trois mois. Le Président de l'État est secondé par quatre ministres ou secrétaires d'État ; ce sont les Ministres de l'Intérieur, de la Justice, de l'Agriculture, Commerce et Industrie, et celui des Finances.

Le Président actuellement en fonction est M. le docteur Manuel Albuquerque Lins qui, depuis 1908, continue l'œuvre si bien commencée par M. Jorge Tybiriça. Ce dernier fut un homme de progrès : il donna un énergique appui aux établissements d'enseignement primaire et supérieur, aux facultés d'études techniques ou d'arts et métiers appliqués ; il régénéra l'agriculture par la création d'instituts appelés à répandre à profusion les connaissances indispensables pour l'amélioration de la terre, aussi bien dans les plantations de café que dans les cultures potagères. En plus de l'énergie et de l'activité de son prédécesseur, M. Albuquerque Lins apporta au Gouvernement des qualités solides d'administrateur honnête et prudent, gardien du progrès et des finances de l'État, un instant compromis par la crise du café ; c'est à lui qu'on doit en grande partie les remèdes énergiques qui enrayèrent les effets de cette crise. On peut ne pas être d'accord sur l'excellence

des moyens employés, mais il fallait faire quelque chose, et le faire vite. On peut critiquer maintenant que le péril est passé, mais c'est en temps utile qu'il fallait présenter un remède moins coûteux et aussi efficace.

Le Ministère de l'Intérieur qui dirige tout le service de l'Instruction publique, des écoles d'enseignement supérieur, les Hôpitaux, le service de la Santé publique, le Bureau de Statistique, l'Institut bactériologique, le Service de Désinfection, le *Journal officiel*, etc., etc., était à notre passage et est encore occupé par M. Carlos Guimaraes, homme dont nous avons pu apprécier le caractère affable, l'intelligence cultivée et l'activité rare.

Le Ministère de la Justice est entre les mains d'un jurisconsulte de carrière, M. Washington Luitz, une des personnalités les plus distinguées de la nouvelle génération. Son action dans l'organisation remaniée du service de la police a été prépondérante. Il occupait déjà le poste sous la présidence de M. Tybiriça ; c'est sous sa direction qu'est placé le service de la police qui, comme nous l'avons déjà dit, forme une petite armée de 5.000 hommes, composée d'infanterie, de cavalerie et d'artillerie, instruite et admirablement bien entraînée par une mission d'officiers français.

Le Ministère de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux Publics est certainement le plus chargé des ministères de São Paulo ; il exerce son pouvoir sur l'administration des Travaux Publics, l'Inspection des Chemins de fer et de la Navigation, l'Immigration et la Colonisation, l'Institut Agronomique, l'Ecole pratique d'Agriculture « Luiz de Queiroz », le Service agronomique, la Commission géographique et géologique, la Ferme d'expériences agricoles, le Service météorologique, le Service des Eaux de l'Etat et de diverses villes de l'intérieur.

Le détenteur du portefeuille de l'Agriculture, actuellement M. Padua Salles, était, au moment de notre séjour dans l'Etat, M. Antonio Candido Rodrigues, sénateur de l'Etat, ingénieur de profession ; il exerça plusieurs postes dans le génie militaire, puis il quitta cette carrière pour celle d'ingénieur civil de l'Etat. Après avoir été député, il abandonna la politique pour se consacrer à l'Agriculture ; sa connaissance approfondie des problèmes agricoles fixa l'attention de tous et il fut appelé par deux fois à diriger

le département de l'Agriculture. C'est lui qui créa le service d'Inspection agronomique. Membre des plus actifs de la commission chargée d'étudier l'importante question caféière, il rendit en cette qualité d'immenses services à l'Etat. M. le docteur Carlos Botelho et M. Candido Rodrigues, activement secondés par leur distingué directeur général de l'agriculture, M. Eugenio Lefèvre, réalisèrent une masse d'œuvres utiles; ils s'appliquèrent à encourager l'immigration et les industries rurales, à organiser des explorations de territoire, à étudier les fleuves et leur navigation, à créer des écoles d'apprentissage agricole, des champs d'expériences pour de nouvelles cultures, principalement celle du riz, des postes zootechniques, etc. Le budget du Ministère de l'Agriculture de l'Etat de São Paulo s'élève à près de 50 millions de francs, somme fort bien employée si l'on considère les résultats acquis. La compétence indiscutable du Dr Candido Rodrigues attira l'attention du Gouvernement fédéral; un portefeuille de l'Agriculture ayant été créé à Rio, M. Nilo Peçanha fit appel au patriotisme et au remarquable talent du Ministre de São Paulo pour organiser le nouveau département. A Rio comme à São Paulo, il a su s'acquitter noblement de la lourde tâche qui lui incombait.

III. — Il n'est pas inutile de connaître le fonctionnement de la justice dans l'État; toute proportion gardée, l'organisation en est la même dans les autres États. En haut de la hiérarchie, se trouve le Tribunal supérieur de justice qui a juridiction sur l'État; il se compose de 15 juges nommés par le Président, mais choisis sur une liste établie par le Tribunal lui-même et portant les noms des magistrats les plus anciens et les plus méritants. Pour l'administration de la justice, l'État est divisé en 98 comarques comprenant chacune un ou plusieurs municipes. Dans chacune d'elles fonctionne, en général, un juge de direito, nommé par le Gouvernement; il est chargé de juger les causes civiles et les criminelles, ainsi que de présider le tribunal du Jury, composé de 12 jurés, tirés au sort. Les comarques de Santos et de Campinas, cependant, ont chacune 2 juges, en raison du plus grand nombre d'affaires. Pour la même raison, São Paulo, capitale de l'État, compte 5 juges de direito, avec juridiction civile, et 5 juges avec juridiction criminelle, qui président à tour de rôle les sessions du Jury.

Les comarques se divisent en districts de paix, au nombre de

274. Chacun d'eux a 3 juges de paix, dont un effectif et les deux autres substituts. Ces juges, élus tous les trois ans par le suffrage populaire, sont chargés de dresser les registres de l'état civil et de célébrer les mariages. Ils jugent, en outre, les causes de peu d'importance; il peut être appelé de leurs jugements devant les juges de direito.

IV. — Au point de vue politique et administratif, le territoire de l'État se divise en municipes, dont chacun comprend un ou plusieurs districts de paix. En principe, chaque municipe doit compter plus de 10.000 habitants. Les limites des municipes sont fixées exclusivement par le Congrès législatif, auquel il appartient également de leur donner un nom et d'en désigner le chef-lieu. La Constitution fédérale et la Constitution de l'État assurent aux municipes une pleine autonomie pour tout ce qui a trait à leur intérêt particulier.

Dans les 172 municipes de l'État, l'administration appartient aux Chambres municipales, aux Préfets municipaux et aux sous-préfets de district. Les fonctions législatives y sont exercées par les Chambres, composées de 6 à 15 conseillers, élus par le suffrage direct, et dont le mandat est de trois ans. Les fonctions administratives sont réservées aux préfets et aux sous-préfets qui sont élus pour un an, à la majorité des conseillers municipaux.

Par exception, dans les municipes de São Paulo, de Santos et de Campinas, le préfet est élu par le suffrage direct de l'électorat, en même temps que les conseillers municipaux. Par dérogation à la règle, la durée de leur mandat est de trois ans. Depuis dix ans, l'administration de la ville de São Paulo est entre les mains d'un des hommes les plus aimés et les plus estimés de l'État, M. Antonio Prado; c'est à cet administrateur de talent que la ville doit ses transformations, ses embellissements successifs; c'est lui qui a fait percer des avenues et entrepris de coûteuses œuvres d'assainissement, qui a fait construire un parc des eaux, en même temps promenade magnifique, la canalisation des rivières urbaines. Enfin près de 1.200.000 francs de travaux de pavage, en macadam lié avec du goudron, en granit, en bois ou en asphalte furent exécutés par son ordre; M. Antonio Prado, qui a tout d'abord présidé aux destinées d'une petite ville provinciale de 30.000 habitants, l'aura vu évoluer rapidement et

atteindre avec sa collaboration le rang d'une grande métropole ; une des villes les plus agréables, les plus attrayantes et les plus salubres de l'Amérique méridionale.

V. — La merveilleuse prospérité de l'État de São Paulo ne doit pas être surtout attribuée à la bonté de son climat et à la fertilité de son sol, — car d'autres États se trouvent dans des conditions presque aussi bonnes, sinon tout autant, — mais uniquement au caractère de ses habitants. Les Paulistes se sont, en effet, toujours distingués par leur caractère bouillant, énergique, leur esprit d'entreprise, la passion de la liberté ; l'histoire du Brésil est pleine de leurs prouesses ; ce sont eux qui, par leurs courses aventureuses à la recherche de mines ou à la chasse aux Indiens, contribuèrent puissamment à faire connaître et à ouvrir les régions les plus lointaines et les plus sauvages du pays. Ce n'est pas seulement aux climats plus frais de l'État de São Paulo que les Paulistes doivent d'être des gens de détermination, mais à un métissage particulier et à une vie active.

Depuis longtemps, les Paulistes ne courent plus les aventures, leur activité se concentre sur le développement de leur pays, et c'est par là maintenant qu'ils sont les initiateurs des autres États, par leur esprit de décision et surtout leur grand sens pratique. C'est dans ces qualités, nous le répétons, qu'il faut voir les raisons des énormes progrès réalisés par cet État. On l'a bien vu, lorsqu'il s'est agi de remédier à la crise due à l'énorme accroissement de la culture du café, ils abandonnèrent alors avec décision les erreurs de la monoculture pour se lancer avec la même énergie dans la culture rationnelle du coton, du riz, du tabac, voire même dans les plantations des arbres à caoutchouc du genre maniçoba et mangabeira dont les essais ont donné de très bons résultats.

Le Pauliste est tout aussi fier, chauvin même et plein d'amour-propre, que ses compatriotes de tous les États du Brésil ; malgré cela, le fait qu'il ne craint pas de placer à la tête ou dans les services techniques de ses établissements scientifiques pratiques, des savants, des spécialistes ou des professeurs étrangers qui forment des élèves, prêchent d'exemple et rendent de grands services, démontre son jugement sain et son sens pratique. Il a la force de caractère de faire plier son amour-propre et sa susceptibilité

devant l'intérêt général et s'en trouve très bien. Ce fait ne serait plus aujourd'hui possible à Rio, où, la politique et un peu de vanité aidant, l'admission d'étrangers, même et surtout dans les emplois secondaires des établissements scientifiques ou d'administration publique, serait difficile et vue d'un fort mauvais œil.

VI. — Les progrès matériels et moraux, les améliorations dans toutes les branches, le développement merveilleux de leur État, les Paulistes n'en sont redevables qu'à eux-mêmes ; avec raison ils peuvent dire, avec orgueil, qu'ils ne doivent rien, ou peu, au Gouvernement central, mais tout à leur propre énergie et à leur initiative.

São Paulo éveille l'envie des autres États qui ne connaissent pas encore très bien les raisons de sa prospérité, son mécanisme économique. Pour quelques-uns, São Paulo est un État chançard, qui a su recevoir beaucoup de l'Union ; ceux-là ne sont pas bien loin de le croire une charge pour la Fédération. On se demande en quoi São Paulo a eu recours à l'Union, sauf peut-être les avantages spéciaux qu'il a recueillis d'un courant d'immigration qui, en vingt ans, lui a amené près de 1.300.000 hommes pour son agriculture intense et primordiale. Mais d'autres États n'ont-ils pas bénéficié dans une certaine mesure de ce même courant et aussi de quelque faveur spéciale ou contribution favorable de l'Union? São Paulo est-il coupable, parce qu'il est devenu le centre de prédilection de l'élément qui le recherche de préférence? Cette préférence est un titre honorable de conquête propre, la récompense de son mérite et de ses efforts. C'est simplement question de climat, ajoutent quelques superficiels! Non, car le Parana, Santa Catharina et Rio Grande do Sul sont dans d'identiques et même dans de supérieures conditions de climat, et ces États ont également reçu un important courant d'immigration également aux dépens de l'Union.

Si São Paulo a ressenti plus fortement l'effet bienfaisant de ce courant migratoire, c'est parce qu'il fut prévoyant et politique, et qu'il sut donner des garanties suffisantes pour fixer chez lui les nouveaux éléments qui lui venaient du dehors. Ce n'est pas là une œuvre fortuite, mais une question de préparation politique sociale, économique et morale. Recevoir des immigrants, ce n'est pas acheter du bétail et clôturer un champ, c'est tracer une route et

préparer un système d'échange et de production, assurer l'ordre et garantir le mieux être et la sécurité du milieu qu'on veut faire progresser. São Paulo a comme un prolongement rationnel et moral dans son Commissariat d'informations d'Anvers; il possède plus de 4.300 kilomètres de voies ferrées pour ses 290.876 kilomètres carrés de superficie sur lesquels il y a un million quatre cent cinquante mille hectares livrés à l'agriculture. Si tous ceux qui envient et jalousent São Paulo en avaient autant!

Pour assurer la moralité des tarifs des chemins de fer concédés par lui, l'État de São Paulo créa, au Ministère de l'Agriculture, une commission technique de prise de compte destinée à surveiller le niveau constant de ces tarifs, d'accord avec le capital employé, c'est-à-dire conformément aux contrats passés par le Gouvernement avec les Compagnies de chemins de fer. A proportion que le revenu des lignes atteint la limite fixée, le gouvernement doit abaisser le tarif corrélatif, il nous a semblé que cette clause reste purement théorique. Pour les Compagnies qui ne sont pas soumises à ce régime obligatoire, le gouvernement emploie la persuasion, le système des compensations et des justes faveurs.

Pour développer l'exportation, le gouvernement pauliste créa le Magasin des nouveaux produits de l'État (Armazens dos Novos Productos do Estado), sorte d'exposition permanente, de même que le Mostruario Commercial, destiné à renseigner les producteurs sur la manière de préparer et de conditionner leurs produits, avec les prix et les avantages des marchés.

VII. — En faveur de l'élevage, le gouvernement a créé le « Conseil consultatif des Éleveurs paulistes » qui fonctionne au Ministère de l'Agriculture, comme également la Coopérative dos Lacticinios, établie dans la florissante ville de Franca. Les expositions estadoales d'animaux sont fréquentes, celles-ci sont généralement précédées d'expositions régionales dont quelques-unes notables, par exemple, à Campinas, Itapetininga, Pindamonhangaba, Batataes, S. Carlos, etc. Le Poste Zootechnique des environs de São Paulo est un établissement modèle, un des meilleurs de l'Amérique du Sud, il a été fondé par M. Carlos Botelho, avec la collaboration de M. Hector Raquet, professeur à l'Institut Royal d'Agriculture de Gambloux, lequel organisa, dans tout l'État, divers autres postes à l'image du premier.

A part toutes les dépendances, le matériel et les animaux reproducteurs, il existe, dans chaque poste, un cours spécial de laiterie, un de zootechnie et un autre de vétérinaire. L'État favorise en outre, par tous les moyens en son pouvoir, l'introduction du bétail de race; c'est, d'ailleurs, pour faciliter l'introduction, le choix et l'acclimatement des diverses races que ces établissements furent créés et ils ont déjà contribué à améliorer par des



São Paulo. — Maison d'habitation d'une fazenda.

croisements des animaux de race bovine, chevaline, porcine, ovine, etc.

VIII. — L'agronomie a toujours fait l'objet de l'active préoccupation du gouvernement pauliste, c'est le seul État possédant une vraie école d'agriculture, conçue suivant les méthodes les plus modernes, c'est l'École « Luiz de Queiroz », située à 3 kilomètres de la prospère ville de Piracicaba; dans cette école, de jeunes Brésiliens étudient, pour acquérir les connaissances scientifiques et pratiques des cultures rationnelles; ils recherchent le diplôme d'ingénieur agronome. L'école de Piracicaba possède un outillage de premier ordre; le directeur est un Américain,

M. Smith, engagé aux États-Unis; trois des professeurs sont Français; d'autres chefs de services sont Brésiliens, Anglais ou Belges. — A cette école est jointe une ferme modèle qui possède une superficie assez considérable de terres et un parc magnifique; on s'y occupe d'apiculture et d'aviculture, de l'élevage et de tous ses dérivés; on y cultive tous les légumes d'Europe, il y existe une laiterie et une porcherie modèle; on y fait la culture du café, de la canne à sucre, du maïs, du riz, du coton. Les essais sur ces deux derniers produits ont donné d'excellents résultats.

A ses débuts, cette école a dû lutter contre les préjugés qui s'élevaient contre l'agriculture dans certains milieux, et il a fallu triompher de la répugnance des familles; il n'y eut, tout d'abord, que quelques élèves. Lors de notre visite, il y en avait 120. Le Brésil possède un nombre considérable de docteurs en droit et de bacheliers, il n'a que très peu d'ingénieurs agronomes; il serait à désirer, pour ce riche pays, que les rôles se trouvent renversés, la colonisation ferait alors des progrès gigantesques, si elle était guidée par des hommes compétents et sûrs.

Pour ceux qui ne pouvaient désirer que des enseignements pratiques mais rudimentaires d'agronomie, on a créé sur la côte, à São Sabastiao, un Aprentizado Agricola, et à Iguape, également sur le littoral, un autre Apprentissage agricole nommé Bernadino de Campos, écoles pourvues d'excellents champs d'expériences. Le besoin de cet enseignement se faisait sentir dans les régions indigènes, car les habitants y sont, en matière de culture, d'une routine incroyable, au point de ne pas vouloir tenir compte, du moins pour les plus âgés, des enseignements qui leur sont donnés. L'État de São Paulo possède également, à Campinas, un Institut agronomique qui rend les plus grands services à l'agriculture de l'État, en indiquant aux petits fazendaires, gens assez réfractaires aux progrès en matière agricole, la manière d'améliorer leurs plantations et les remèdes à employer pour lutter contre les maladies qui peuvent les atteindre. Cet Institut, fondé et longtemps dirigé par un chimiste engagé en Allemagne, l'est aujourd'hui par un Français, M. Arthaut-Berthet, pris parmi les professeurs de Piracicaba; un autre Français lui a été adjoint dernièrement.

Un Potager Agraire Tropical (Horto Agrario Tropical) a aussi été établi à Cubatão, sur le littoral; de même il a été créé, près

de la station de Moreira Cesar, un Campo de Demonstração pour favoriser l'accroissement de la culture du riz. Comme complément à toutes ces institutions, le Ministère de l'Agriculture facilite, chaque année, à l'époque des récoltes, la visite de ces champs d'expériences aux agriculteurs intéressés qui désirent assister aux travaux; dans ce but, les Compagnies de chemins de fer accordent, grâce à l'intervention du gouvernement, de très grandes réductions de prix. Les agriculteurs qui veulent apprendre à se servir d'un outillage agricole moderne peuvent le faire à la *Galeria de Demonstração de Machinas Agricolas* où le public peut voir les machines fonctionner en permanence. D'autre part, le gouvernement de São Paulo fournit gratuitement, à ceux qui veulent s'instruire, le « Boletin de Agricultura »; le « Boletin do Instituto Agronomico » et le « Boletin do Criador Paulista ». On voit, par ces indications, que le gouvernement pauliste ne ménage pas ses ressources et ses efforts pour développer et améliorer les conditions de l'agriculture dans l'État.

IX. — Nous avons dit que la population de l'Etat de São Paulo pouvait être évaluée à trois millions (1) d'habitants, mais il pourrait nourrir et procurer l'aisance à huit fois ce chiffre. Cette population s'accroît tous les jours dans de considérables proportions, qu'on en juge : en 1822, il y avait, dans l'État, 220.000 habitants; en 1890, ce chiffre s'élevait à 1.385.000 habitants, la population avait donc quintuplé dans cet espace de temps du seul fait de l'excédent des naissances sur les décès, car à cette époque il n'y avait pas encore de courant d'immigration. De 1890 à 1900, l'accroissement fut de 875.000 personnes, ce résultat était dû, cette fois, à l'immigration européenne qui, dans l'année 1895, introduisit dans l'État 149.000 nouveaux habitants, ce fut le chiffre le plus élevé qui fut constaté.

On peut s'attendre à voir cet accroissement devenir encore plus rapide du fait que le Gouvernement fédéral et celui de l'État de São Paulo s'efforcent actuellement de créer vers le Brésil un courant d'immigration spontanée, la meilleure de toutes, en faisant à grands frais en Europe une énorme propa-

(1) Comme depuis longtemps il n'a pas été fait au Brésil de recensement et comme ceux qui existaient étaient imparfaits, les chiffres que nous donnons, plus ou moins officiels, sont sujets à caution. Ils sont donc approximatifs et si dans certains cas ils sont supérieurs, dans d'autres ils sont certainement inférieurs à la réalité.

gande afin de faire connaître partout le pays et ses productions. D'autre part, il faut compter sur l'accroissement causé par le chiffre élevé des naissances. On est frappé, nous l'avons dit, du grand nombre de familles nombreuses qu'on rencontre, non seulement dans l'État de São Paulo, mais dans tout le Brésil, où il n'est pas rare de rencontrer des familles de 8 et 10 enfants et même davantage. Pendant que le chiffre des décès, d'environ 17 à 20 par 1.000, varie peu, le chiffre des naissances double.

X. — Mais, si le grand nombre de naissances est un élément appréciable de l'accroissement de la population, on peut affirmer que c'est particulièrement à l'immigration que sont dus les progrès surprenants qui ont placé São Paulo au premier rang des États brésiliens. Le nombre des étrangers qui résident dans l'État de São Paulo est fort considérable en raison du courant immigratoire qui s'y dirige depuis plus de vingt ans, avec une moyenne annuelle de 40.000 immigrants depuis 1903. Faute de recensement, ce nombre n'est pas exactement connu; toutefois, d'après les chiffres que nous avons pu nous procurer, on peut évaluer ainsi qu'il suit la population d'origine étrangère : Italiens, 700.000; Espagnols, 155.000; Portugais, 125.000; Allemands, 80.000; Syriens, 35.000; Russes, 17.000; Nationalités diverses, 35.000, formant ensemble plus de 1.100.000 étrangers.

C'est dans la ville de São Paulo qu'on trouve l'agglomération d'Européens la plus considérable. Un grand nombre d'entre eux et de leurs descendants y vivent dans de bonnes conditions. Si l'on prend comme base les chiffres de la natalité, relativement à la nationalité des pères des nouveau-nés, on peut estimer que les Européens forment les deux tiers de la population de la ville. Sans être très nombreux, les Français occupent à São Paulo d'assez belles situations, les uns dans les administrations publiques ou privées, les autres, les plus nombreux, dans le commerce. Parmi les 3.600 établissements commerciaux de quelque importance que renferme São Paulo, on remarque quelques grands magasins appartenant à des Français, par exemple dans la bijouterie, les nouveautés et modes, la librairie, quincaillerie, faïence et porcelaine, etc.

La société française de São Paulo qui apparaît aujourd'hui assez unie, après avoir été quelque peu troublée par des questions particulières qui la séparèrent en deux clans, est parvenue

à constituer une Société de secours mutuels, la Société 14 juillet, qui comprend près de 500 membres, un club et un cercle tout à fait bien organisés. C'est notre dernier consul à São Paulo, M. Dupas, qui a amené la concorde parmi nos compatriotes de cette ville; en même temps, par son activité, il augmentait fortement notre prestige, non seulement en plaçant plusieurs professionnels et savants dans les institutions scientifiques et pratiques de l'État, mais en encourageant dans la capitale la création d'établissements d'enseignement d'origine française.

Dans nombre de villes de l'intérieur, voire dans des capitales d'État, nous avons été surpris de voir que les professeurs chargés des cours de français dans certains lycées ou écoles secondaires et autres institutions, étaient le plus souvent pris parmi des compatriotes, anciens employés ou artisans ayant tout au plus une instruction primaire. Ils arrivaient cependant à se tirer d'affaire.

XI. — Nous avons vu que l'élément italien était de beaucoup l'élément prépondérant à São Paulo et dans tout l'État. Les Italiens sont décrotteurs, artisans, manœuvres, mais surtout agriculteurs et colons. Dans les grandes fazendas de café et les plantations de canne à sucre, ce sont les colons italiens qui sont la majorité ou plutôt la presque totalité. Dans la plupart des colonies agricoles fédérales ou estadoales ce sont eux également qui possèdent le plus grand nombre de lots. Il faut reconnaître que si la culture intellectuelle lui manque le plus souvent, l'Italien y supplée par la pratique de la vie, la ténacité et l'énergie. Le colon (1) italien est le travailleur à qui São Paulo doit une grande part de sa prospérité, car il est hors de doute que l'accroissement rapide de la grande culture du café fut seulement rendu possible grâce à l'immigration italienne. Grâce à sa ténacité, à sa volonté de gagner et d'économiser, on le voit passer de journalier à propriétaire, à colon, à agriculteur et souvent à planteur. C'est ainsi que l'Italien est devenu le second propriétaire de l'État, arrivant après les Paulistes et avant les Portugais qui viennent au troisième rang.

Depuis quelques années, l'élément espagnol pénètre dans l'État de São Paulo à la recherche d'une vie plus facile et plus

(1) Le mot colon désigne ici les travailleurs des plantations de café ou de canne à sucre qui ne sont attachés à ces plantations que pour le temps qui leur convient.

libre ; cette immigration, peut-être plus ingénieuse, égale et dépasse maintenant l'immigration italienne.

En présence de l'accroissement du courant immigratoire, le Gouvernement de São Paulo, pour empêcher le retour des abus du temps de l'esclavage qui jetèrent pendant plusieurs années le discrédit sur l'immigration, s'est occupé de protéger l'immigrant et de lui venir en aide pour son premier établissement. C'est dans ce but qu'a été créée « l'Agence officielle de Colonisation et de Travail », qui facilite le placement de tout immigrant ou travailleur dans l'agriculture ou dans les industries, ainsi que son installation sur les terres du domaine public ou des domaines particuliers, soit comme propriétaire, soit comme travailleur, fermier ou métayer.

En même temps que cette Agence, qui fonctionne à l'Hôtel d'Immigration de São Paulo, guide et dirige l'immigrant qui se met sous la protection du Gouvernement, elle sert d'intermédiaire entre les patrons et les travailleurs, au moyen du jugement arbitral, auquel se soumettent tous ceux qui passent des contrats par son entremise. A chaque travailleur ou colon d'une fazenda est remis un carnet où doit figurer l'état de son compte, ainsi que chaque règlement de compte pour éviter toute contestation avec les planteurs. Ces derniers observent en général fidèlement les clauses du contrat, car la grande question pour eux est de fixer sur leurs domaines le travailleur qui doit soigner la plantation pendant l'année et lui apporter le secours de ses bras pendant l'époque redoutable de la récolte. Les bons travailleurs étant rares, ils peuvent choisir facilement l'endroit qui leur convient le mieux, où ils seront le mieux traités et où ils auront le plus d'avantages.

XII. — Les conditions de travail dans les grandes fazendas sont particulières au pays. Dans les propriétés caféières, le colon, avec sa famille, est libre ; il y trouve gratuitement une maison pour se loger avec du terrain pour élever des animaux, des porcs, des vaches, des poules, etc., dont il tire seul profit. Un travailleur sérieux peut largement éteindre sa dette pendant l'année ; s'il n'en contracte pas, c'est préférable. La tâche du travailleur consiste dans les soins qu'il faut donner à 2.000 ou 2.500 pieds environ de caféiers par homme ; pendant sept mois de l'année, il a de nombreux loisirs, il travaille aux heures qu'il lui plaît pour

débarrasser les pieds de café des mauvaises herbes, car c'est son intérêt, dans les intervalles il s'occupe de ses propres cultures, de sa basse-cour ou de ses animaux.

Le colon de fazenda n'est vraiment l'employé du propriétaire que pendant la récolte du café, il en fait la culture, le décorticage, le séchage et le triage. Le colon touche un salaire fixe, — tant pour l'entretien de 1.000 pieds de café (1), il est également payé chaque fois qu'il donne une journée de travail. Pendant la récolte, le salaire varie suivant la quantité de mesures de graines récoltées par le colon. Lorsque les branches sont bien chargées



São Paulo. — Intérieur de l'Hôtel des Immigrants.

de fruits, la quantité recueillie est plus considérable, avec la même somme de travail. En résumé, le bénéfice annuel d'un colon peut s'élever à 1.800 ou 2.200 francs s'il est seul, sans famille; mais il est dans ce cas moins recherché.

Les dépenses d'un colon de fazenda sont à peu près nulles, car il produit le nécessaire sauf le sel et le sucre qu'il doit acheter. Ce qu'apprécient par-dessus tout les ouvriers de fazendas, ce

(1) Les prix varient peu, chaque année et dans chaque fazenda; les soins à donner aux caféiers sont payés à raison de 132 à 135 francs pour les mille pieds; pendant la récolte qui dure un peu plus de trois mois, il est payé à raison de 80 centimes à 1 fr. 25 par 90 kilos, la moyenne d'une cueillette est de 250 kilos par jour. Les journées de travail supplémentaire sont payées à raison de 2.000 à 2.500 reis. D'après nos renseignements, un colon peut obtenir environ 1.000 francs de la vente de ses produits, céréales, porcs, basse-cour, etc. Tout cela dépend naturellement de l'activité du travailleur, les gains augmentent d'après le nombre des membres de la famille.

qui leur rapporte des ressources importantes, c'est de pouvoir entreprendre, à leur profit, des cultures diverses : canne à sucre, maïs, coton, céréales, cultures maraîchères, etc., non seulement dans des terres qui leur sont allouées, mais encore entre les rangées des caféiers où il leur est laissé la faculté de planter ce qui leur convient. Cette tolérance n'est pas admise dans toutes les fazendas où ce droit ne leur est pas accordé. Il le deviendra de moins en moins, car nous avons entendu dire que ces cultures nuisaient au caféier, sauf pour les jeunes plantes à qui elles donnent de l'ombrage. En échange de ce droit, il leur serait accordé un lopin de terre plus important. La plupart des colons italiens d'une fazenda n'y séjournent guère plus de deux ou trois ans, le temps d'amasser un pécule suffisant pour devenir propriétaires à proximité d'une ville, pour acheter des bestiaux, des instruments de labour, pour s'établir dans un commerce quelconque ; ils deviennent les fournisseurs de leurs compatriotes à qui ils achètent en outre leurs récoltes, bon nombre arrive ainsi à l'aisance et quelques-uns à la fortune. Nous n'exagérons rien, au contraire, car nous avons pu constater des cas nombreux de prospérité rapide ; à côté il y a aussi des malchanceux ou des incapables qui se trouveront toujours dans la dépendance des autres, mais le nombre en est heureusement petit.

XIII. — Grâce à l'immigration, les terres cultivées occupent environ le quart du territoire de l'État (1), soit 620.000 alqueires, unité de superficie qui, comme on le sait, équivaut à São Paulo à 2 hectares 40 ares (l'alqueire de capacité vaut 50 litres). Il y a encore en chiffres ronds 1.715.000 alqueires sous forêts vierges ; 1.525.000 sous capoeiras, c'est-à-dire de jeunes forêts qui poussent sur l'emplacement des plantations abandonnées, quand les terrains en ont été conquis sur la forêt vierge ou sur les *cerrados*, qui sont des bouquets d'arbres rabougris, parsemés de clairières offrant du pâturage au bétail ; on trouve généralement ces cerrados sur les hauts plateaux. Enfin, 1.475.000 alqueires en campos ou terrains ondulés et dépourvus de forêts et 107.000 alqueires en terrain plus ou moins marécageux.

Le voyageur qui parcourt le Brésil s'étonne de voir de grands espaces couverts de capoeiras, c'est que partout, même dans

(1) La totalité est de 12.033.144 hectares.

l'État de São Paulo, le mieux disposé à tous les progrès, la culture est encore primitive : abattre la forêt, en brûler les souches et les herbes pour créer des champs de maïs ou de haricots, exploiter le sol jusqu'à extinction, sans l'amender, sans varier les semailles. Puis on se déplace et, aussi longtemps que cela peut durer, on crée d'autres champs; les émigrants européens eux-mêmes, entraînés par l'exemple, ont adopté forcément dans les lots boisés ces pratiques barbares qui, par ailleurs, sont entretenues par la confiance dans la bonté du climat et la fécondité du sol. Il y a là exagération et imprévoyance, ce qu'on veut c'est des résultats sans débours. Quoi qu'il en soit, la superficie de l'État de São Paulo est divisée en 57.050 propriétés agricoles représentant une valeur d'environ 1.100.000 contos de reis. Sur ce total, 48.550 propriétés de la valeur de 950.400 contos de reis appartiennent à des Brésiliens et 8.500 propriétés valant 180.000 contos appartiennent à des étrangers. Les documents officiels répartissent de la façon suivante les propriétés, selon les nationalités :

NATIONALITÉS	NOMBRE DES PROPRIÉTÉS	VALEUR
Italiens	5.230	55.500 contos.
Portugais	1.640	35.810 —
Allemands	676	30.050 —
Anglais	26	13.200 —
Espagnols	490	3.020 —
Français	80	3.720 —
Autrichiens	120	1.510 —
Diverses nationalités	290	5.390 —

Toutes ces propriétés occupent, dans leur ensemble, 440.000 ouvriers approximativement, dont 200.000 Brésiliens et 240.000 étrangers.

XIV. — La colonisation officielle et particulière (1) est devenue aujourd'hui un élément très important du développement économique de l'État et les divers gouvernements qui se sont succédé à São Paulo se sont toujours efforcés de multiplier les nucleos aux centres coloniaux qui sont aujourd'hui au nombre de vingt-huit, parmi lesquelles *Quirim*, *Nova Odessa*, *Jorge Tibiriça*, *Conde de Pinhal*, *Boracea*, *Nova Europa*, *Nova Paulicea* et

(1) Des entreprises particulières ont également fondé un certain nombre de colonies plus ou moins importantes.

Conseilheiro Gavião Peixoto, les trois premières fondées de 1890 à 1897 et les autres à partir de 1905 jusqu'à 1908. Faute d'un bon plan d'organisation et d'une direction appropriée, les premières colonies fondées eurent des débuts assez difficiles et ne prospérèrent que très lentement. La plupart des autres, fondées par le Dr Carlos Botelho, suivant une autre méthode, qui subira cependant des modifications pour les colonies futures, sont dans des conditions différentes à divers degrés. Toutes, ou presque, sont à proximité de la voie ferrée et trouvent sur place un débouché facile à leurs produits. Nous avons visité les groupes coloniaux qui ont été fondés ces dernières années dans la région de Campinas et sur une partie de la ligne desservie par la Paulista, ceux de Campos Salles, Nova Odessa, Villa Americana, Nova Europa; dans cette dernière vivent beaucoup de Français. A part quelques critiques de détail, ces groupes et la situation prospère dans laquelle nous les avons trouvés, nous ont produit une bonne impression.

La colonie Campos Salles, par exemple, occupe une très grande étendue de terrain, à quelque distance de Cosmopolis, colonie particulière émancipée, station du chemin de fer Funilense, elle renferme 247 lots, tous occupés par des colons de dix-sept nationalités différentes. La majorité de ces lots sont composés de bonnes terres fertiles, dans quelques autres la terre est plus faible et a besoin d'engrais.

Tous les colons que nous avons interrogés, dont trois Français, sont unanimes à déclarer qu'ils sont satisfaits de leur lot et de leur sort. Ils vivent tranquilles, sans ennuis, trouvant facilement le placement de leur récolte; ils se plaignent seulement de ce que les maisons qui leur ont été cédées par l'État soient mal construites avec de mauvais matériaux, et sans esprit pratique, par des entrepreneurs sans goût mais non désintéressés, car le Gouvernement est complètement exploité par ces derniers. L'État avait payé fort cher ces habitations qui ne valent rien, aussi a-t-il décidé que le colon ferait dorénavant sa maison à son goût; on lui fournirait les matériaux dont il pourrait avoir besoin à prix coûtant. Aujourd'hui les colonies sont établies sur des bases plus rationnelles, aussi leur développement est-il plus rapide; il y a dans chaque colonie un centre avec un certain nombre d'habitations, où le colon peut loger en attendant qu'une maison soit construite.

Les récoltes viennent bien et les colons en tirent un bon parti, ils récoltent principalement le maïs, le haricot rouge, le riz, le coton, le manioc, la pomme de terre; le maïs se vend de 6 à 8 milreis (le milreis vaut 1 fr. 55) le sac de 60 kilos; le riz, 10 milreis. La pomme de terre se vend à raison de 13 à 16 milreis



São Paulo. — Maisons de colons, colonies Campos Salles et Nova Odessa.

les 60 kilos. Tous ces colons possèdent au moins un trolly, mules ou chevaux, du bétail, etc. A Nova Odessa, colonie plus récente, on note un développement extrêmement rapide; les colons, Russes en majorité, mêlés avec quelques Italiens, Espagnols et Allemands, obtiennent de beaux résultats en cultivant de grandes étendues de terre en melons d'eau (pastèques) qui se vendent fort bien en Argentine. Les Compagnies Paulista et São Paulo Railway, leur faisant des conditions exceptionnelles de

transport, un navire argentin transporte les charges de Santos à Buenos Ayres. Nous avons vu un lot de trois mois seulement avec une plantation magnifique. L'essor et la prospérité des lots de ce groupe sont tels que les colons viennent de fonder, avec ceux de Villa Americana, un Syndicat Coopératif pour l'exportation de certains de leurs produits vers le sud du Brésil, l'Uruguay et l'Argentine. Ils se sont entendus à cet effet avec une compagnie de navigation.

XV. — Nous avons été également très heureux de visiter à Piracicabá l'*Engenho Central*, appartenant à une société française, la Société des Sucreries Brésiliennes, dont le siège est à Paris, qui possède six établissements au Brésil : deux dans l'État de Rio de Janeiro, près de Campos, et quatre dans l'État de São Paulo. Cette société, que nous signalons avec plaisir, car on a dit qu'il n'y avait pas d'industrie française au Brésil, a eu, faute de direction, des débuts difficiles, mais aujourd'hui elle obtient des bénéfices considérables. Son capital, qui était de 7.400.000 francs, a été remboursé presque en totalité par les bénéfices des années 1907 et 1908, soit un rendement de 7.000.000 en deux ans. L'usine de Piracicabá est, de toutes, la plus importante et la plus productive; elle est pourvue d'un matériel tout à fait moderne (il achevait à peine d'être monté à notre arrivée) qui broie 600 tonnes de canne par jour, produisant 800 sacs de sucre cristallisé, d'un rendement annuel de 100.000 sacs; chaque sac de 60 kilos est vendu dans l'État même, à raison de 25 milreis. Après l'usine de Piracicabá, la plus importante est celle de Raffard, non loin de Piracicabá; elle a coûté 400.000 francs et en rapporte 200.000 annuellement. Les autres usines couvrent leurs frais; il leur manque les modifications apportées aux premières, ce sont celles de Porto Felipe et de Lorena. L'usine de Piracicabá emploie 300 ouvriers, dont la moitié travaille la nuit, plus 1.000 colons répartis sur les 2.000 hectares de la plantation, dans 500 petites maisons assez confortables.

Ces colons cultivent et soignent la canne à sucre à l'époque de la safra, ils la coupent et la transportent à l'usine sur des wagons, car la Société possède 5 locomotives et 60 wagons roulant sur 30 kilomètres de voie ferrée avec le droit de transit sur 30 kilomètres du raccord de l'Ytuana. Chaque colon a un certain nombre d'hectares à cultiver; la canne à sucre leur est payée à

raison de 10 milreis la tonne. Chaque famille en fournit en moyenne 600 tonnes; il en est qui gagnent ainsi 8 à 9 contos par an, soit une douzaine de mille francs, dont les deux tiers partent pour l'Italie. Chaque récolte finissant en septembre, les colons munis de leurs fiches de pesée peuvent toucher les sommes qui leur sont dues. Ces colons vivent de peu, de haricots, de maïs, des porcs et des volailles qu'ils élèvent.

Avec son nouveau matériel, l'usine de Piracicabá utilise presque exclusivement, comme combustible, les résidus de cannes broyées, il résulte de ce fait une énorme économie, et les cendres servent à fumer les champs. Pendant la récolte de la canne, les feuilles des tiges sont coupées et laissées sur place; une fois desséchées, on y met le feu et les cendres servent d'engrais. Ces feux sont allumés de préférence la nuit, car ils sont plus faciles à surveiller et ils ont encore l'avantage de brûler les insectes qui se sont posés. Ces feux vus de loin, la nuit, forment un spectacle magnifique et impressionnant.

Un groupement d'actionnaires de la Société des sucreries brésiliennes fait dans la même région des essais de culture de coton, de pommes de terre et de lentilles. Les deux dernières n'ont pas donné de bons résultats, mais il a été reconnu que ce n'était pas en raison de la mauvaise qualité du sol, mais plutôt à cause de l'inexpérience de ceux qui furent chargés de ces essais, qui vont d'ailleurs être recommencés d'une façon plus rationnelle.

Plusieurs variétés de canne à sucre sont cultivées dans l'État de São Paulo, où les plantations couvrent plus de 50.000 hectares de terres. Les principales variétés cultivées sont : la canne rose, la canne violette, la canne rayée, la canne Bourbon, la canne Cayenne et la canne taquara. Cette dernière qui s'accommode de tous les terrains et que l'on peut couper à toute époque, ne s'emploie que pour l'alimentation du bétail pour lequel elle constitue un excellent fourrage. Les autres cannes cultivées ont en moyenne 10° à 10°5. La canne rose est considérée comme d'un plus fort rendement en eau-de-vie. Les grandes usines donnent la préférence aux trois premières variétés, plus faciles à traiter dans ces établissements, tandis que dans les petits engenhos, la canne Bourbon est la plus appréciée parce qu'elle est tendre et juteuse.

Un alqueire de canne produit, en moyenne, la charge de 100 à 150 chars, de 100 arrobas (15 kilos) chaque charge. Dans les grandes usines, le rendement de la canne en sucre est de 7,5 p. 100; dans les autres il n'est que de 4 à 5 p. 100. Il faut y ajouter la production d'eau-de-vie, qui est de 1,8 p. 100 à 2 p. 100 dans les grandes usines. Dans les moulins ordinaires, on obtient de 20 à 32 pipas de 480 litres d'eau-de-vie par alqueire. Les frais de culture d'un champ de canne sont, en général, de 825.000 reis par alqueire la première année, et d'un peu plus de la moitié les années suivantes où l'on récolte les rejetons de cannes. Ces secondes récoltes s'obtiennent pendant une période qui varie de trois à vingt ans, selon les localités.

Dans quelques propriétés, le système de culture est devenu rationnel, mais, dans la plupart, on ne suit encore que des procédés routiniers, ce qui fait que la canne à sucre ne donne pas le rendement qu'on en pourrait tirer.

CHAPITRE X

ÉTAT DE SAO PAULO (*suite*).

I. De São Paulo à Santos; les chemins de fer paulistes. — II. La ville de Santos, activité commerciale, travail des dockers. — III. Le port et la Cº Docas de Santos. — IV. Assainissement de la ville. — V. Les principaux centres de l'Etat, Campinas. — VI. Ribeirão Preto. — VII. La trachoma. — VIII. Amparo, Rio Claro, São Carlos do Pinhal, Piracicaba, Limeira, Jundiahy. — IX. Sorocaba, le sort des mines et fonderies d'Ipanema. — X. Taubaté, Lorena, etc. — XI. Cananea et Iguape, ses habitants routiniers.

I. — L'État de São Paulo ne possède que peu de ports, Santos, Icapara, Iguape et Cananea, ces trois derniers d'importance secondaire et situés dans le même bras de mer; Santos est après Rio de Janeiro le port le plus important du Brésil, c'est l'entrepôt de l'État et le grand centre d'exportation des régions caféières ; ce port n'est qu'à 80 kilomètres en chemin de fer de São Paulo, la ligne est une œuvre des plus admirables et des plus audacieuses qui existent avec celle de Pãranagua à Curityba. La voie franchit la Serra do Mar au kilomètre 49; depuis São Paulo l'altitude est de 798 mètres, puis quelques kilomètres plus bas, 5 exactement, la ligne serpente à 20 mètres au-dessus du niveau de la mer. Pour franchir ce pas énorme, les trains doivent se mouvoir à l'aide d'un câble métallique sur un plan fortement incliné. Le câble enroulé autour d'un cylindre est mis en mouvement par une machine à vapeur fixe. La distance est divisée en quatre parties, formant un escalier de quatre degrés gigantesques. Postérieurement à la première, une deuxième voie a été construite à quelques centaines de mètres au-dessous; cette ligne de São Paulo Railway rapporte à ses actionnaires des dividendes énormes, on parle d'un rendement de 300.000 francs par an et par kilomètre. C'est une ligne des mieux entre-

tenues qui soient, car la Compagnie ne voulant pas partager ses bénéfices avec l'État, se livre à de vraies prodigalités ; la voie est soignée comme un jardin et les gares sont des plus confortables. La Compagnie Paulista plus encore si possible rivalise en richesse avec la São Paulo Railway, de même la Compagnie Mogyana. Ces deux Compagnies sont tributaires de la première depuis Jundiahy jusqu'à Santos; tout le café amené par elles des points les plus éloignés de l'intérieur est transporté par la São Paulo-Railway qui leur impose des tarifs draconiens. Il est vrai que les tarifs des deux Compagnies citées ne sont pas moins élevés. La Compagnie Mogyana ne va pas tarder à s'émanciper de la São Paulo Railway en faisant construire une ligne particulière de Mogy Mirim à Santos.

Cet effort considérable, la Compagnie Mogyana, dirigée par un homme d'énergie et travailleur infatigable, M. J. Pereira Rebouças, est fort décidée à l'exécuter et à mener cette entreprise à bonne fin. Malgré les dépenses énormes que cette construction exigerait, la Compagnie y trouverait de très larges compensations.

On peut en juger par les recettes des quatre grandes Compagnies paulistes : la Compagnie São Paulo Railway, avec ses 139 kilomètres de Santos à Jundiahy, fait une recette en chiffres ronds de 25.806 contos avec une dépense de 15.972 contos, et laisse un solde de 9.833 contos.

La Compagnie Paulista avec 1.100 kilomètres de voies ferrées fait 24.540 contos de recette, 9.792 contos de dépenses, et laisse un bénéfice net de 14.749 contos.

La Compagnie Mogyana avec près de 1.500 kilomètres de voies ferrées fait une recette de 19.500 contos et une dépense de 10.000 contos, ce qui laisse un solde de 9.500 contos.

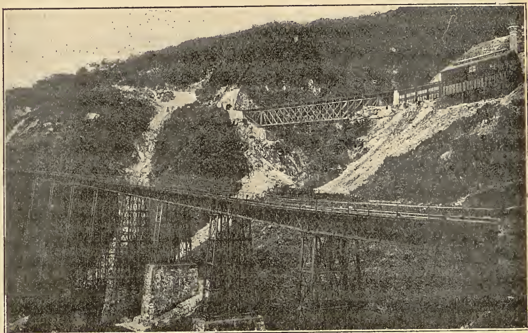
La Sorocabana et Ituana a un réseau de 1.050 kilomètres de longueur, une recette de 12.700 contos et une dépense de 7.700 contos, le solde est de 5.000 contos.

En une seule année (1907) la Compagnie Mogyana a transbordé à Campinas sur les Compagnies Paulista et São Paulo Railway pour être transportée à Santos, la coquette quantité de 255.020.696 kilos de café, lequel paya 8.654 contos, de Campinas à Santos. Du fait de son prolongement jusqu'au grand port de l'État, la Mogyana verrait tout au moins ses recettes s'accroître

de cette somme, sans parler de l'avantage d'avoir du combustible à meilleur compte.

Nous avons entendu dire aussi que ce projet ne se réaliserait pas, que la São Paulo Railway ferait l'impossible pour éviter cette alternative et se soumettrait plutôt à une fusion des trois Compagnies, Paulista, Mogyana, à laquelle viendrait se réunir également la Sorocabana. Mais on parle depuis si longtemps de cette fusion, qui serait à désirer, qu'on finit par ne plus y croire.

II. — Santos est une ville essentiellement commerciale, mais



Chemin de fer São Paulo Railway, Grotta Funda, entre Santos et São Paulo.

on ne peut dire que c'est une belle ville, malgré ses rues droites et bien alignées, à l'exception de quelques vieilles rues restées étroites et tortueuses. La ville s'étend sur un très grand espace, sur les bords et au fond d'un magnifique canal long de 10 kilomètres et d'une largeur minimum de 315 mètres; ce canal, aux rives couvertes d'une végétation toujours verte, s'élargit au fond pour former une baie assez vaste. L'ensemble de Santos est celui d'une ville provinciale d'Europe, elle présente de grands immeubles de construction ancienne, on n'y voit pas d'édifices remarquables ni d'établissements aux façades pompeuses. Le faubourg qui s'étend aujourd'hui jusqu'au bord de l'Océan et où habite l'élite de la population, présente de coquettes villas et de jolies

maisons modernes le long d'une splendide avenue éclairée à la lumière électrique et desservie par une ligne de confortables tramways également électriques. La ligne se prolonge jusqu'à São Vicente qui peut aujourd'hui être considéré comme un faubourg de Santos.

L'intérieur de la ville est encore desservi, outre les deux lignes électriques, par une ligne urbaine à traction animale et une autre suburbaine appelée prochainement à être remplacée par la traction électrique. La ville est pourvue d'un excellent système de canalisation d'eau potable et d'égouts, éclairée au gaz et à l'électricité. On note partout une activité considérable ; des multiples magasins qui avoisinent le port et la gare sortent des milliers de charrettes presque uniquement chargées de sacs de café ; près des docks nous avons compté plusieurs centaines de ces voitures faisant queue sur plusieurs rangs, attendant d'être déchargées, au milieu des cris assourdissants de leurs conducteurs.

Le travail du port, chargement et déchargement des navires, est opéré par des ouvriers portugais, italiens et espagnols, il y a en général peu de nègres, car l'activité qu'il faut déployer les met en fuite. En effet, les Brésiliens les plus indolents, les quelques hommes de couleur eux-mêmes, sont à Santos entraînés par le mouvement ambiant. On se surprend à admirer ces ouvriers des quais portant sur les épaules et le cou plusieurs sacs de café, l'entraînement leur donne une force considérable ; nous avons vu fréquemment de ces chargeurs avec quatre sacs de 60 kilos sur les épaules et il paraît qu'il y en a quelques-uns qui réalisent la prouesse d'en porter jusqu'à six. La plus grande partie du commerce est entre les mains des Anglais, Portugais et Allemands, il y a aussi quelques Italiens.

Si les commerçants et les familles aisées de Santos habitent en dehors de la ville et sur le bord de la mer, nombre de gros négociants, certains *commissarios* en café habitent São Paulo dont ils font le trajet deux fois par jour. Quelques-uns nous ont avoué que les deux heures qu'ils mettent à faire le trajet dans chaque sens sont pour eux un délassement physique et moral, le seul temps dont ils pouvaient disposer pour lire les journaux et revues locales et étrangères.

III. — Le port de Santos a depuis une vingtaine d'années

subi de successives améliorations. En 1888, une société s'était formée sous le nom d'Entreprise d'Amélioration du port de Santos, dans le but de construire des quais et des magasins de déchargements. En 1892, cette entreprise, organisée par la maison Gaffrée Guinle et C°, se transforma en Société Anonyme Docas de Santos. Cette société a réalisé une œuvre colossale dont la perfection fait autant d'honneur au pays, qu'à ceux qui l'ont entreprise et menée à bonne fin malgré les difficultés. En 1895 il y avait déjà 2 kilomètres de quais achevés avec 13 magasins à la disposition du commerce. Ce quai mesure actuellement



São Paulo. — Embarquement du café à Santos.

4 kil. 427 de développement depuis le pont du chemin de fer jusqu'à Outeirinhos; le long du quai on a laissé une bande de terrain de 35 mètres réservée aux services de la Compagnie, on y trouve des magasins, des machines fixes, et trois voies ferrées parcourues par de puissantes locomotives de différents systèmes; ces voies sont en communication avec celles de la São Paulo Railway par une combinaison d'aiguilles.

La Compagnie des Docks de Santos réalise mensuellement un million de bénéfices, ses magasins couvrent toute la longueur des quais dont elle a la jouissance pendant quatre-vingt-dix ans. Le port est continuellement plein de navires de toutes nationalités,

navires marchands et passagers, de toutes dimensions et modèles, qui lui donnent l'apparence d'un des grands ports commerciaux du monde. Le mouvement d'entrée et sortie du port est de 2.715 navires d'un tonnage de 5.401.087 tonnes. Déjà, le port de Santos devra prochainement être agrandi pour faire face aux exigences de son commerce croissant; heureusement qu'il peut supporter des agrandissements continuels, car des quais peuvent être construits tout autour des côtes du canal.

IV. — Sans avoir vu ses vieux quartiers tomber sous la pioche des démolisseurs, Santos a subi d'importants travaux de transformation et d'assainissement; la ville ne s'est pas embellie, mais elle est devenue plus saine. Ce n'est plus la cité insalubre considérée en Europe comme le cimetière des Européens où chaque année, depuis 1850, sévissait une épidémie de fièvre jaune, accompagnée par la variole et la *malaria*. Cette mauvaise réputation augmenta encore du fait de la grande épidémie de 1889 qui dépeupla la ville et décima les équipages des navires ancrés dans le port. On finit par considérer Santos comme une ville trop chaude et malsaine, inhabitable pour les étrangers, et pourtant Dieu sait s'ils y sont nombreux. Entre les années 1890 et 1896, durant lesquelles il entra 542.548 émigrants, les conditions sanitaires empirèrent encore. Le gouvernement prit la résolution d'entreprendre l'assainissement du grand port en opérant le drainage des eaux stagnantes. Trois canaux d'assainissement en ciment armé ont été creusés pour drainer toutes les eaux des sous-sols; ces travaux avec le nettoyage du port suffisaient à améliorer les conditions sanitaires; mais il fallait faire plus, on construisit des hôpitaux d'isolement pour malades contagieux, on créa un service d'hygiène et un sévère règlement de police sanitaire, on fit bâtir les vieux immeubles, on désinfecta les maisons et les rues, on créa un réseau d'égouts et l'eau potable fut amenée en abondance. Enfin la canalisation des rivières qui traversaient la ville eut pour résultat le complet assainissement de Santos en moins de quinze ans.

C'est ainsi que la mortalité, qui était en 1894 de 36 pour 1.000 habitants, est tombée à 22,2 en 1905 et à 20,2 en 1907; la fièvre jaune a complètement disparu depuis 1904 et la décroissance des maladies contagieuses est venue compléter cet heureux résultat. Le climat de la ville est toujours chaud en raison des

montagnes qui l'entourent, cependant la population est en accroissement permanent, elle peut être évaluée à 70.000 habitants, y compris les environs.

V. — Santos ne serait pas la deuxième ville de l'État, ce rang appartiendrait à Campinas autrefois surnommée la « Princesse de l'ouest », c'était antérieurement la capitale agricole de l'État. Cette ville se trouve située à 105 kilomètres de São Paulo, au milieu d'une plaine, de celles qu'on nomme au Brésil *campinas;* elle jouit d'un excellent climat plus régulier que celui de São Paulo quoiqu'il y fasse plus chaud. Campinas est une ville plaisante et intéressante, bâtie au milieu des collines environnantes; c'est une cité moderne aux rues bien pavées, très propres, larges et tirées à angle droit, avec un bon service de voirie, de canalisation d'eau et d'égouts, éclairée au gaz et à l'électricité. Des documents officiels donnent à Campinas 90.000 habitants; d'après ce que nous en avons pu juger par trois visites, cette ville, malgré son étendue, ne semble pas posséder plus de 35 à 40.000 habitants. Nous soupçonnons qu'il s'agit de la population de tout le municipe formé par les environs; il en est de même pour les indications sur plusieurs autres villes assez importantes.

Campinas est le centre des plantations de caféiers les plus anciennes de l'État, mais ce centre est bien déchu aujourd'hui, car les plantations s'étendent maintenant plus au sud-ouest et au nord vers l'État de Minas. La région est considérée comme des plus fertiles et on y cultive encore la canne à sucre, le coton et des produits alimentaires; c'est aussi comme nous l'avons dit le centre d'un certain nombre de colonies agricoles fondées par le Gouvernement. Les habitants de Campinas sont très progressistes, on y trouve plusieurs centres scientifiques; les sciences et les arts y sont très en honneur. Patrie du célèbre compositeur Carlos Gomes, on y trouve plusieurs sociétés de bienfaisance avec un hôpital admirablement bien tenu et administré; l'instruction y est abondamment répandue, et il y existe plusieurs édifices assez remarquables parmi lesquels le Palais municipal, le lycée des Artes et Officios, la cathédrale et les églises de Rosario et de Santa Cruz, le théâtre S. Carlos, la gare de la Mogyana, le cercle des Italiens et celui des Portugais, etc.

On ne peut dire que Campinas, malgré son importance, soit desservie par deux lignes de tramways, ce service à traction

animale est si rare et si défectueux qu'il vaut mieux ne pas en parler. Les établissements commerciaux et industriels y sont nombreux, le mouvement commercial est important et il y a une assez grande circulation d'argent. C'est à Campinas que se trouvent les splendides ateliers de la Mogyana, outillés d'une façon aussi moderne que les similaires européens, dans lesquels on ne construit pas seulement les voitures de formes variées, mais aussi des locomotives qu'on peut y fabriquer de toutes pièces ; les ateliers occupent un grand nombre d'ouvriers.

En 1889, Campinas fut cruellement ravagée par une épidémie de fièvre jaune, occasionnée par le nombre considérable de nègres qui s'y étaient concentrés après l'abolition de l'esclavage; ces épidémies se renouvelèrent en 1890 et en 1895.

En présence de ce sinistre, surprenant dans une région aussi saine par son air et son altitude qui est de 660 mètres, le gouvernement procéda à l'assainissement de la ville en construisant un réseau d'égouts, canalisa les eaux potables et les rivières qui traversaient la ville, dessécha particulièrement tous les dépôts stagnants et fit modifier les maisons d'habitation qui ne présentaient pas de suffisantes conditions de salubrité. Les résultats ne tardèrent pas à se faire sentir dans un milieu aussi favorable, la mortalité est descendue à 16 pour 1.000, le chiffre le plus bas observé ; et depuis cette époque il n'y a plus l'ombre de fièvre jaune ni de variole. Campinas réhabilitée peut être considérée comme le sanatorium de l'État.

Ce qui étonne le voyageur dans l'État de São Paulo c'est de trouver dans l'intérieur un certain nombre de villes profusément éclairées à la lumière électrique et pourvues d'un réseau d'égouts et d'adduction d'eau potable, toutes choses que ne possèdent malheureusement pas certaines capitales d'États que nous avons visités par la suite. Outre São Paulo, Santos et Campinas il y a encore vingt villes dans l'État jouissant de ces avantages. Plusieurs petites localités sont aussi éclairées électriquement au moyen de moteurs d'une industrie quelconque qui ne dépassent guère 20 chevaux de force.

La place nous manque pour donner un aperçu des nombreuses villes de l'intérieur, l'activité d'un certain nombre d'entre elles est cependant bien intéressante; nous n'en citerons que quelques-unes parmi les plus importantes.

VI. — Ribeirao Preto est située à 423 kilomètres de São Paulo sur la ligne Mogyana, et tête de ligne de trois embranchements allant à Sartãosinho, à Santa Rita, sans oublier celui de la fazenda Dumont. Ribeirão Preto est une ville très moderne, car la colonisation de la zone dont elle est aujourd'hui la capitale agricole n'a commencé qu'il y a vingt ans. Les deux tiers de sa population sont d'origine étrangère ; ce sont pour la moitié des Italiens, arrivés en 1890. Le climat y est excellent quoique un des plus chauds de l'État (la température maximum observée y fut



São Paulo. — Vue partielle de Santos.

de 40° centigrades), la ville étend ses rues droites et larges sur une colline à pente douce traversée par une rivière qui lui a donné son nom, laquelle est affluent du Rio Pardo. Environnée de près de 30 millions de pieds de café, appartenant aux plus importantes fazendas du pays (F. Schmitt, Dumont, etc.), Ribeirão Preto est un centre commercial très important, centre des communications avec les États de Minas Geraes et Goyaz, et de la zone caféière dénommée ouest de São Paulo. Trois établissements de crédit y sont installés, et elle possède quelques édifices tels que la cathédrale, le Forum, le théâtre, le groupe scolaire, etc.

Comme Campinas, Ribeirão Preto traversa en 1896 de mauvaises conditions hygiéniques dues à la quantité de marécages artificiels provenant des prises d'eau faites dans la rivière. Les maisons étaient de construction mauvaise; en raison de l'accroissement de la ville on n'apportait pas grande attention aux exigences de l'hygiène; la population, composée en général d'immigrés, manquait de propreté. L'État intervint et prit les mêmes mesures de prophylaxie contre les moustiques qu'à Campinas, il fit canaliser la rivière sur 4 kilomètres, construire une canalisation d'eau et d'égouts et exigea des réformes radicales dans la moitié des immeubles. Comme conséquence, aucun cas de fièvre jaune ne fut plus observé depuis 1903 et en 1907, les chiffres de la mortalité s'élevaient à 12 pour les fièvres palustres, aucun cas de typhoïde contre 8 en 1906, et 33 décès par la tuberculose contre 52 en 1896, époque où la population était moins nombreuse. Cette population s'élève à 60.000 habitants pour le municipe, et à un peu plus de la moitié pour le centre.

VII. — Une maladie qui menaça un moment de se propager dans l'État, fut la *trachoma* ou conjonctivite granuleuse, introduite par les immigrants espagnols et italiens; le nombre des personnes atteintes a été tel, surtout dans les régions de l'Ouest, que le Gouvernement dut encore intervenir et diminuer le mal jusqu'à extinction. Mettant en pratique avant toute autre nation une série de mesures préventives réclamées en 1906 par le Congrès de Palerme (Italie), pays où cette conjonctivite sévit avec le plus d'intensité, l'État de São Paulo créa un service spécial qui lui coûta 2 millions par an pour la prophylaxie et le traitement de la trachoma. Le rapport du chef de ce service nous fait connaître que, sur 329.241 individus examinés on constata 89.101 cas de trachoma et sur ce nombre il y avait 7.388 enfants des écoles. Le service installé contre la trachoma commença à fonctionner, il se compose de 38 circonscriptions avec 292 dispensaires en activité dans les campagnes et les fazendas, la pharmacie est fournie gratuitement; les résultats compensèrent les sacrifices consentis. Au commencement de 1907, le coefficient des cas de trachoma était de 47,3 pour 1.000; à la fin de l'année, grâce à ce service il tomba jusqu'à 17 et 18 pour 1.000. Nous avons rencontré pendant nos visites dans les fazendas des médecins spécialistes faisant sévèrement observer

aux agriculteurs et aux colons les soins les plus élémentaires de l'hygiène des yeux (1).

VIII. — Amparo, centre du municipe du même nom, possède environ 50.000 habitants dans son ensemble, c'est aussi un centre caféier, la fertilité des terres qui l'entourent est remarquable. La rive qui s'élève sur les deux rives du rio Camanducaia, à 169 kilomètres de São Paulo par le chemin de fer Mogyana, fait un grand commerce et exporte annuellement 20 millions de kilos de café. On y trouve deux beaux jardins publics, deux groupes scolaires, plusieurs églises catholiques et deux temples protestants; il existe aussi un théâtre fort joli. Amparo possède lumière électrique, canalisation d'eau et d'égouts.

Rio Claro est le chef-lieu d'un municipe de 45.000 habitants. La ville, située à 614 mètres d'altitude, jouit d'un bon climat; elle est construite en échiquier, avec des rues très longues numérotées à la façon américaine se croisant à angle droit. Rio Claro, qui est à 116 kilomètres de São Paulo par le chemin de fer Paulista, embranchement de Cordeiro à Rio Claro, voit sa population et son commerce augmenter chaque jour grâce à la douceur de son climat et à la fertilité de ses terrains. La ville est bien pourvue d'eau et de lumière électrique et possède une bonne canalisation d'égouts, ses rues sont bien pavées, mais nous avons rarement trouvé de centres où il règne autant de poussière. La culture de la région est le café et la canne à sucre.

São Carlo do Pinhal est le municipe voisin du précédent, sa population est de 55.000 habitants. La ville est située sur la même ligne ferrée section de Rio Claro, et compte 15.000 habitants environ; c'est un centre très progressiste possédant un beau théâtre, hippodrome, magnifique abattoir, jardin public, temples catholiques et protestants, hôpital, etc. C'est à quelque distance de la ville que se trouve la fameuse fazenda du comte de Pinhal où, comme dans la région environnante, on s'occupe d'élevage, de la culture de la canne et du café.

Piracicabá, à 196 kilomètres de São Paulo par la ligne Sorocabana, section de l'Ituana, est une des villes les plus belles et les plus salubres de l'État. Merveilleusement située sur les bords du rio qui lui a donné son nom, la ville, qui ne forme qu'une seule paroisse

(1) D'après les conclusions du congrès de Palerme, l'intensité de ce mal atteint dans certaines provinces de l'Italie 84 p. 1.000 du total de la population.

avec le municipe, possède des rues fort larges se coupant à angle droit, et quelques beaux édifices parmi lesquels deux groupes scolaires qui sont de véritables palais. La population de 15.000 âmes augmente toujours, ainsi que l'activité commerciale; celle-ci s'est accrue par plusieurs usines et fabriques importantes qui prennent leur force dans la chute formée par le rio tout près de la ville. Parmi celles-ci figurent une importante filature, une brasserie, une distillerie et plusieurs engenhos de café ou de canne; nous avons déjà signalé le plus important de ces derniers, appartenant à une Société Française. Toute la région est d'une fertilité remarquable et se prête à toutes les cultures, dont les principales sont : la canne, le café, le coton, le tabac, etc.

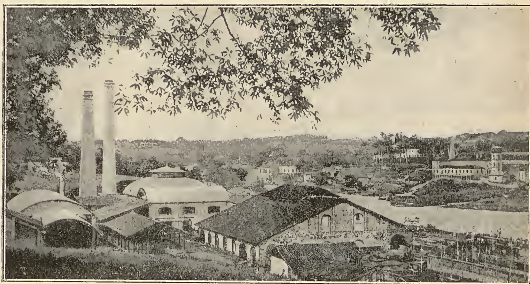
Limeira, jolie ville moderne, chef-lieu d'un municipe de 45.000 habitants, se trouve située sur la ligne Paulista, à 166 kilomètres de São Paulo; cette localité augmente beaucoup en importance, son commerce est très développé, et son agriculture florissante, grâce à des terres fertiles qui produisent surtout café, coton, canne à sucre.

Jundiahy est le point terminus du chemin de fer S. P. Railway, à 60 kilomètres de São Paulo. C'est une ville très prospère, très industrielle surtout; elle est tête de ligne de la Paulista, c'est en somme le poste contrôleur de l'immense production de l'État qui, venant de l'intérieur, cherche le port de Santos. Plusieurs milliers d'ouvriers travaillent dans les immenses ateliers de la Paulista, de la fabrique de tissus São Bento, dans la fabrique et fonderie Areus et Irmaos, constructeurs de machines agricoles, et dans d'autres encore. La ville, qui compte 15.000 habitants, est bâtie sur une colline au pied d'une rivière très poissonneuse qui lui donne son nom; elle possède de beaux quartiers, tous de construction moderne, coupés par des rues larges, bien pavées, propres et bien éclairées à la lumière électrique. Les bâtiments municipaux sont de très belles constructions modernes. La température de Jundiahy est renommée, toujours égale et plutôt fraîche; le prix de la terre y est encore assez bon marché, la petite propriété y est très développée dans un rayon de plusieurs lieues autour de la ville, beaucoup d'Européens en sont les propriétaires.

IX. — Sorocaba, à 111 kilomètres de São Paulo, belle ville industrielle, constitue une des principales stations de la ligne qui

lui a emprunté son nom; elle a des maisons élégantes et quelques édifices assez insignifiants. Sorocaba est célèbre pour ses foires d'animaux, particulièrement de mules; le municipe produit du café, du sucre, exporte des animaux, de la chaux dont il existe plusieurs fours, du coton et des céréales diverses; la région environnante est assez montagneuse et couverte de forêts. A peu de distance nous avons pu admirer la belle cascade du Voltorantin formée par le rio Sorocaba qui, à cet endroit, tombe d'une grande hauteur.

A 21 kilomètres de Sorocaba s'élève la petite ville d'Ipanema, mais ce n'est pas de ce centre que nous voulons parler, mais des riches mines de fer et de la fonderie de ce nom, qui sont comme



São Paulo. — Sucreries françaises à Piracicabá.

un exemple de l'indifférence avec laquelle l'État, distrait par la politique, considère ses plus importantes richesses, et laisse improductives des ressources énormes en matériel et en minerai. Offrant 70 p. 100 de fer pur, les mines de fer d'Ipanema sont connues depuis fort longtemps, mais elles n'étaient nullement exploitées. La fabrique actuelle fut fondée vers 1810 par le roi João VI, qui fit venir de Suède toute une colonie de mineurs et de fondeurs; en 1816, on construisit des hauts fourneaux et des forges d'affination, et la fabrique fut dotée de 7 lieues carrées de forêts pour son service. En 1820, les événements firent oublier la fabrique qui fut à peu près abandonnée. Restaurée vers 1836 et mise en état de travailler, l'usine passa successivement, suivant le

gré de la politique, sous la direction de plusieurs officiers du génie brésilien, si bien que l'établissement fut dissous en 1860, réorganisé en 1865, pour être négligé de nouveau. La production moyenne était tombée à 3.000 kilos de fer en gueuse par jour, et 1.000 kilos de fer forgé. L'usine d'Ipanema peut être considérée comme abandonnée actuellement, elle possède cependant des hauts fourneaux et des fonderies, une affinerie, un atelier de machines, un de modèles, des ateliers de charpenterie, de scierie, une briqueterie et des fours à chaux et naturellement des chantiers d'extraction de minerai, avec seulement 550 hectares de forêts. L'intérieur des ateliers est relié à la ligne Sorocabana par un embranchement qui coupe les terrains voisins sur 17 kilomètres avec trois stations. Les machines sont mues par l'eau, et la chaleur des fours à affiner produit la vapeur qui anime les martinets.

L'exploitation des mines d'Ipanema, abandonnée et reprise au gré des fantaisies politiques par un personnel souvent incompétent, lequel ne voulait y voir qu'une sinécure, ne pouvait que devenir une charge pour l'État qui finalement en prononça la fermeture, y laissant seulement un officier du génie chargé de la conservation des constructions. De l'avis de tous les étrangers qui ont visité Ipanema, cette usine, placée entre les mains d'une société industrielle, pourrait devenir comme le Creusot du Brésil, et prendrait certainement une extension considérable. A plusieurs reprises déjà, des bruits ont couru, d'après lesquels le gouvernement serait disposé à affermer mines et usines, — et il en était fort question lors de notre passage.

X. — Nous citerons encore l'important centre de Taubaté, dont le municipe a une population de 28.000 habitants ; le chef-lieu en prend la moitié, la population semble alerte et gaie. La ville se trouve située entre Rio de Janeiro et São Paulo, à 154 kilomètres de cette dernière et à 6 kilomètres du rio Parahyba. La culture de la région est le café et le coton ; il y a dans la ville plusieurs industries prospères. Des gisements bitumineux, qui se trouvent dans ce municipe, permirent l'établissement facile d'une usine à gaz et d'une fabrique d'huile minérale ; l'usine produit en outre du pétrole, des huiles à lubrifier, de la paraffine et de l'acide sulfurique. *Pindamonhangaba* est une ville bien construite à l'américaine sur les bords du rio Parahyba, à 171 kilomètres de São Paulo, sur la ligne centrale du Brésil. Les construc-

tions y sont agréables, il y a quelques édifices de moyenne importance et un beau jardin avec une admirable collection de plantes exotiques. La ville a 12 à 13.000 habitants et le municipe 26.000; le territoire est très fertile et produit le café, la canne, le maïs en quantité; les fruits des tropiques et des pays tempérés pourraient donner lieu à un grand commerce, l'élevage commence à s'y implanter. Cette ville, qui possède plusieurs industries de charronnage, fabriques de fécules, brasseries, etc., est surtout recherchée par les malades et convalescents en raison de son climat salubre et agréable.

Lorena et *Guaratingueta* sont deux autres villes de la même importance que la précédente et comme elle situées sur la rive droite du rio Parahyba; la première, à 280 kilomètres de Rio et à 216 kilomètres de São Paulo par le chemin de fer Central, est bien pourvue d'eau potable et comme les précédentes possède une bonne canalisation d'égouts, on y remarque une belle église de style gothique et un hôpital tout à fait remarquable. Il y a, à Lorena, une usine centrale ou sucrerie appartenant à une Société Française. Guaratingueta, chef-lieu du municipe de ce nom, a une population de 45.000 habitants; la ville est à 5 kilomètres de la rive droite du Parahyba, elle possède les mêmes cultures que Lorena, et l'élevage et la culture des fruits remplacent certaines plantations caféières. La ville se trouve à 13 kilomètres de Lorena et à 45 kilomètres de Pindamonhangaba, elle est desservie par le chemin de fer Central.

XI. — Cananea est un petit port situé au sud de l'État de São Paulo, dans l'île du même nom; celle-ci mesure 80 kilomètres de long sur 7 de large et est séparée du continent par un bras de mer qui s'appelle Mar Pequena. La baie se nomme Cananea dans sa partie sud et baie d'Icapara au nord. L'île fut un des premiers points occupés par les Portugais sur la côte du Brésil. La ville est assez peu importante et progresse très lentement; le port qui est bon et sûr est visité plusieurs fois par mois par les vapeurs du Lloyd Brazileiro; l'entrée est cependant rendue difficile par l'existence d'un banc de sable.

Iguape, port voisin de Cananea, se trouve au fond du bras de mer dit Mar Pequena, à 272 kilomètres de São Paulo, la navigation se fait par la barre de Cananea ou celle d'Icapara. La ville, de peu d'importance encore, s'élève sur une partie légèrement

relevée de l'île do Mar; les environs sont recouverts d'une modeste végétation. Iguape est considéré comme l'entrepôt du riz, bien modeste encore si on considère que ce produit pourrait donner l'aisance à la population de ce municipe et des municipes voisins de Xiririca et de Cananea, population qui vit dans la pauvreté et continuellement endettée. Cette population a cependant bon caractère, est amie de l'ordre, pacifique et obéissante aux lois, mais elle est par une routine enracinée réfractaire aux progrès en matière d'agriculture. Les habitants ne veulent s'occuper que de la culture du riz, mais d'une façon toute primitive, parce qu'il suffit de six mois pour obtenir le peu ou beaucoup que cette culture peut rendre.

Faite dans des régions inondables, il suffit d'une crue prolongée ou d'une invasion de rats, d'oiseaux ou d'une sorte de lézard du pays qu'on nomme curuquerés pour leur faire perdre le fruit de leur travail et de leurs dépenses; ils s'endettent alors vis-à-vis de leurs fournisseurs dont ils deviennent presque les engagés.

Cela fait peine ou plutôt met en colère de voir cette misère et cet asservissement lorsqu'on considère la valeur des terres des municipes indiqués, excellentes pour la culture de la canne, du café, du coton, du tabac, etc. La population cultive du riz, c'est tout, au point qu'elle est forcée d'importer de la farine de manioc pour son alimentation quand elle pourrait en produire en quantité sans grande peine. Le coton, le tabac et la plante de ricin, produisant partout merveilleusement, les cultivateurs se bornent à entretenir quelques pieds comme remèdes familiers. Sur de grands espaces du Ribeirão, da Juquia et autres rivières, les rives sont couvertes de Palma Cristi ou mamoneira (ricin), plante qui vient spontanément et qui produit en son temps des fruits en abondance; toute la zone baignée par la Ribeira do Iguape et ses nombreux affluents, sur lesquels existe un service de vapeurs fluviaux, pourrait devenir un centre agricole extrêmement riche, si les habitants se voyaient encadrés par une bonne immigration, ou s'ils se décidaient à transformer leur caractère routinier. C'est dans cet espoir que le gouvernement de l'État a créé deux écoles d'apprentissage agricole dans la région.

Il faudrait encore signaler les villes prospères de Lençoes, São Manoel, Agudos, Baurus, Ribeirão Bonito, Rio Pardo, Itu, Mayrink, Botucatu, Batataes, Gravinho, Bananal, Itapira, Dourado, Mogy das Cruzes, etc., etc.

CHAPITRE XI

ÉTAT DE SAO PAULO (*suite*).

I. Industrie caféière, progression instructive de l'exportation. — II. Superficies cultivées en caféiers, les grandes fazendas. — III. Chez le roi du café. — IV. Visite des exploitations. — V. Cueillette et préparation du café. — VI. Société anglaise Dumont, petits planteurs, culture du maniçoba. — VII. Prix du café au Brésil, comment on doit préparer cette boisson. — VIII. Autres cultures, le riz, le coton, le tabac. — IX. Cultures du manioc, du maïs, des haricots. — X. Sociétés françaises à São Paulo, richesses minières de l'Etat. — XI. Dans l'extrême sertão pauliste, le Transcontinental brésilien. — XII. Trajet actuel de Rio de Janeiro au Matto Grosso, ce qu'il en coûte. — XIII. Sur le tracé de la Nord-Ouest. — XIV. Le personnel de la ligne, les Indiens et la fièvre, avancement des travaux. — XV. De Bacury à Itapura et au Rebojo de Jupia. — XVI. Budget de São Paulo pour 1910.

I. — Par les indications qui ont été données sur les ressources de chaque district, on a vu que les principales cultures de l'État de São Paulo étaient le café, la canne à sucre, le riz, le coton, le tabac, le manioc, sans parler du maïs et des haricots, ni de la vigne, culture récente sur laquelle on fonde de grandes espérances. Mais c'est, nul ne l'ignore aujourd'hui, le café qui est la culture reine, la grande culture, source de richesse pour tout l'État de São Paulo, la plus grande source de revenus du Brésil avec le caoutchouc ; il convient donc de consacrer quelques lignes à cette industrie sans rivale, sans entrer dans des détails qui ont fait l'objet d'ouvrages spéciaux.

A voir l'énorme développement pris par l'industrie caféière, on a peine à croire que le café, qui avait été tout d'abord cultivé au Para et au Maranhão, venant de Cayenne, n'ait été introduit dans l'État de Rio de Janeiro et la région voisine, dite Nord de São Paulo, que vers la fin du XVIII[e] siècle. A cette époque, le café ne se trouvait guère que dans les pharmacies ; c'est seulement vers 1835 que la culture du café prit de l'extension dans

la région de Campinas. Puis la culture se développa et peu à peu gagna d'autres zones de l'État, alors province de São Paulo, inaugurant l'ère d'une grande prospérité.

La progression est des plus instructives : la première exportation de café fut de 35.417 sacs de 60 kilos; en 1851, elle fut de 115.760 sacs ; en 1871, de 546.975 sacs ; en 1891, deux ans après la proclamation de la République, l'exportation atteignait le chiffre déjà formidable de 2.952.322 sacs. Mais la marée montante du café ne s'arrête pas là; en 1902, l'exportation atteignait 10 millions 172.071 sacs; le maximum réalisé jusqu'à ce jour le fut par la récolte exceptionnelle de 1906-1907, qui s'éleva au chiffre effrayant de 15.392.000 sacs de 60 kilos, et amena une perturbation telle sur les marchés qu'il se produisit un affaissement des prix. Pour soulager, ou du moins pour maintenir les cours, le Gouvernement dut faire une opération dite de la valorisation du café [1], un des épisodes économiques qui, depuis quelques années, ont passionné le plus les milieux commerciaux. La récolte de 1909 fut de proportion plus raisonnable et s'éleva au chiffre encore fort respectable de 12.000.000 de sacs et de près de 15.000.000 pour tout le Brésil.

En l'année 1906-1907, la production mondiale du café, en raison de la récolte exceptionnelle de São Paulo, s'éleva à 23 millions 920.000 sacs; en ajoutant, à la production de São Paulo, celle des États de Minas Geraes, de Rio et de Bahia, faisant ensemble 4.800.000 sacs, on obtient, pour le Brésil, une production de 20.192.000 sacs, soit 85 p. 100 de la production mondiale. En période de récolte normale, la production s'équilibre presque avec la consommation, qui oscille aujourd'hui autour de 19.000.000 de sacs. Exactement 19.987.761, en 1909.

(1) En toute loyauté il nous est difficile de prendre parti pour ou contre la valorisation du café; pour les uns, cette opération constitue une aventure dangereuse, pour les autres, c'est au contraire une initiative remarquable par les résultats qu'elle doit procurer. Il s'agissait en somme de retirer de la circulation la quantité de sacs nécessaire pour dégager le marché et de maintenir le cours rémunérateur par l'équilibre de l'offre et de la demande. L'Etat de São Paulo, grâce à des emprunts réalisés dans diverses banques européennes, emprunts facilement effectués, grâce au crédit de l'Etat, et gagés par un impôt de 5 francs par sac perçu à la sortie des ports de Santos et de Rio, put retirer de la circulation 8 millions de sacs. Mais il s'agit maintenant de liquider l'opération qui jusqu'ici a donné les résultats attendus en soutenant efficacement les cours — et la question qui se pose pour São Paulo est de savoir s'il lui sera possible d'écouler son stock dans les conditions prévues et sans perte pour ses finances. Après avoir été douteux pendant quelque temps, le succès de l'opération paraît s'affirmer.

II. — D'après les statistiques officielles, il existerait, dans les 171 municipes de l'État de São Paulo, 688.845.000 caféiers ; en raison du décret-loi de janvier 1904, prohibant toute nouvelle plantation, et, surtout, cette mesure étant difficile à contrôler, parce que certains propriétaires commencent à substituer des cultures à leurs vieilles plantations de caféiers (1), ce chiffre peut être ramené à 644 ou 650 millions de pieds, occupant une superficie de 361.600 alqueires sur les 620.000 cultivés. Parmi les grands établissements agricoles de São Paulo, quelques-uns



São Paulo. — Cueillette du café.

sont à signaler par leur grande proportion et leur organisation ultra-moderne, ce sont : les fazendas de Francisco Schmitt, fazenda Dumont, à une Société anglaise ; la fazenda Santa Veridiana, à M. Antonio Prado, dans la région de Ribeirão Preto ; la fazenda Santa Gertrudes, au comte de Prates, située à quelque distance de la gare du même nom, sur la ligne Paulista ; les plantations de la raison Prado, Chaves et Cº, les unes près de Brotas, sur la ligne Paulista, les autres dans la région de Dourado, etc., etc.

(1) Le caféier arrive à produire pendant 30 et 35 ans, parfois davantage, suivant le terrain.

III. — Sur le réseau de la Paulista, nous visitâmes la fazenda de Santa Veridiana, appartenant à M. Antonio Prado, le distingué préfet de São Paulo. C'est un des établissements où l'industrie caféière atteint un grand degré de perfection. Puis, en nous rendant vers l'État de Goyaz, par le chemin de fer de la Mogyana, qui dessert toute la zone des grandes cultures caféières, nous reçûmes encore l'hospitalité dans la fazenda Dumont et celle du roi du café, M. Francisco Schmitt. Cette hospitalité, partout large et cordiale, est ce qui séduit le plus dans un voyage à l'intérieur du Brésil. On ne peut rêver accueil plus simple et plus affable ; après l'offre d'une tasse de café, chacun s'empresse de vous conduire à la chambre qui vous est réservée. Ensuite, c'est la visite des plantations, visite qui peut durer plusieurs jours, à cheval ou en troly, voiture spéciale au pays ; c'est une sorte de cabriolet nord-américain, composé de deux paires de roues réunies par deux planches, qui servent de support à deux sièges sommaires. Avec cette invention yankee, simple, légère et solide, on passe partout dans les chemins primitifs et pleins d'obstacles de l'intérieur, et l'on s'étonne de ne pas voir le véhicule se partager en deux dans les ornières très profondes.

Au retour, qui a lieu à la tombée de la nuit, un repas confortable réunit la famille du fazendaire et ses hôtes; le repas dure assez longtemps ; comme on se couche en temps ordinaire de bonne heure à la fazenda, on aime, chaque fois que l'occasion s'en présente, causer longuement sur les conditions dans lesquelles s'opère la récolte et sur les événements qui se déroulent en Europe.

La fazenda de M. Schmitt, qui est la plus importante de tout le Brésil, se trouve à quelques kilomètres de Ribeirão Prato. La maison d'habitation est entourée sur deux côtés d'un beau parc-jardin, et, quoique n'ayant pas l'apparence luxueuse et l'aspect imposant de quelques habitations, en forme de palais ou de forteresse, de certains planteurs, elle est très spacieuse, bien comprise et extrêmement confortable. En face, se trouvent les séchoirs ou terreiros, les usines et divers ateliers, car la fazenda doit pouvoir construire et réparer tout ou presque tout le matériel et l'outillage dont elle a besoin ; nous y avons vu construire et installer toutes les pièces de machines modernes.

La fazenda, ou plutôt les fazendas du colonel Schmitt, car le

roi du café d'aujourd'hui, arrivé au Brésil à l'âge de neuf ans, comme immigrant, ce dont il est très fier, est colonel de la milice, comme tous ou presque tous les grands fazendaires ; les fazendas, disons-nous, occupent une superficie de 31.969 hectares. Elles possèdent 8.000 colons, répartis en 1.026 maisons à travers les plantations; ces colons cultivent et soignent les 7.585.154 pieds de café des fazendas, qui produisent annuellement une récolte de 250.000 sacs, les années fortes, et 200.000 les années moyennes. Le roi du café possède encore plusieurs sucreries et distilleries.

IV. — Nous avons parcouru cette fazenda et celle voisine (à 20 kilomètres) de Dumont, guidé avec une cordiale bonne volonté à travers toutes les installations, les plantations de canne à sucre et les innombrables allées de cafezales coupées de loin en loin par de larges avenues, parcourues à cheval ou en troly; partout l'œil n'embrasse que des collines où ondulent des forêts de caféiers bien alignés. Dans toute la région on ne voit que ces arbustes hauts de 4 à 5 mètres. Depuis Casa Branca jusqu'à Indaïa, au delà de Franca, c'est-à-dire sur plusieurs centaines de kilomètres, ce ne sont que collines et vallées, couvertes de caféiers. C'est une mer, un océan de café. A la fin, la multitude de ces arbustes au feuillage luisant et d'un vert foncé finit par rendre le paysage monotone. Rien que dans la seule région environnant Ribeirão Preto, il y a 29 millions de pieds de café; 12 millions dans celle de Cravinha et 14 millions dans celle de Sertãosinho.

Dans ces excursions à travers les plantations, afin de nous documenter sans perte de temps, nous allions déjeuner dans l'une des fazendas la plus rapprochée, pour revenir dîner à l'habitation où attendaient toujours quelques invités. Dans l'intervalle il nous fallait souvent pénétrer dans les maisons des administrateurs, chefs de service ou surveillants des diverses fazendas; chaque fois la tasse de café, obligatoire dans tout l'intérieur, nous était offerte, si bien qu'en une seule journée il nous est arrivé de savourer vingt et une tasses du breuvage populaire. Ceci tout à fait impunément, car il semble que dans ce pays, en raison du climat sans doute, le café ne produise sur les nerfs aucun effet sensible; cette boisson, qu'on s'accoutume très vite à boire à toute heure du jour, semble bientôt agréable et nécessaire.

V. — Dans les plantations, les arbustes à café sont espacés de 4 en 4 mètres; autour du pied, le sol est soigneusement sarclé, pour le débarrasser des plantes envahissantes. Les cerises, vertes d'abord, puis rouges et presque noires lorsqu'elles ont dépassé la maturité sur l'arbre, se pressent serrées sur les branches. La récolte commence en mai; c'est le plus intéressant spectacle du travail d'une fazenda. La cueillette est aussi le travail le plus lucratif pour les colons, car tout le monde, femmes et enfants, peut y collaborer, et chaque boisseau de 50 litres est payé de 0 fr. 80 à 1 fr. 25 sans résidus ni pierres. Le café récolté est mis en sacs et chargé sur des charrettes traînées à bœufs ou à mules. Arrivé à la fazenda, le café est jeté dans des canaux-lavoirs qui le nettoient de toute impureté, après quoi il est étendu sur d'immenses terrasses-séchoirs (terreiros) où il reste quatre ou cinq jours exposé à l'action du soleil, étendu en couches minces qui sont ramenées en tas le soir si la pluie menace. Une fois que la pellicule qui préserve le grain devient complètement noire et parfaitement sèche, ce qui fait éclater son écorce, le café est prêt pour rentrer à la machine. Les fèves sont alors conduites dans un vaste dépôt à l'aide de wagonnets courant sur rails Decauville, ou avec des brouettes, suivant les fazendas. Une chaîne à godets, sorte de drague mue par la vapeur, vient saisir les fèves dans ce dépôt pour les faire passer dans une machine qui les débarrasse des pellicules qui les recouvrent encore, puis elles sont passées aux vans mécaniques. Les grains sont ensuite placés dans une machine qui les répartit par dimension; d'aucuns sont classés à la main sur de petites machines spéciales par les jeunes filles et les vieilles femmes. Le café est alors mis dans un double sac de toile et prêt à être livré à la consommation.

La récolte et les divers procédés mécaniques pour préparer le café jusqu'au moment où il est embarqué ont été si souvent décrits qu'il serait fastidieux de les résumer plus longuement. Toutefois, il y aurait lieu d'attirer l'attention sur les besoins des planteurs en ce qui concerne le matériel; les machines pour le traitement du café ont déjà atteint un degré élevé de perfection, mais des machines qui se substitueraient à la main-d'œuvre trouveraient un débouché immédiat. La machine réclamée avec le plus d'insistance est celle destinée à la cueillette du café. Déjà on aurait pu introduire des machines dans la culture des

arbustes, si l'on ne s'était pas trouvé dans la nécessité de conserver un grand nombre d'ouvriers toute l'année, de façon à avoir une main-d'œuvre abondante. L'État de São Paulo se propose de décerner une prime aux inventeurs d'une cueilleuse qui donnerait des résultats satisfaisants.

VI. — La fazenda Dumont, qui est exploitée d'une façon fort rationnelle, appartient à une société anglaise qui en tire de gros bénéfices, 80.000 livres en 1908. La propriété est de 15.000 hectares environ, avec 12.500 hectares plantés de 4 millions de pieds de café. Toute la plantation, d'un seul tenant, est desservie



São Paulo. — Mise en sac après la cueillette.

par une voie ferrée, propriété de l'entreprise. Dans cette fazenda, le café est préparé par la méthode du lavage ou dépulpage à l'eau. Dans la grande majorité des autres engenhos, c'est le lavage et le décorticage à sec qui sont employés. Par la méthode du lavage, les grains de café apparaissent plus foncés dans toutes les catégories. Les cafés de la fazenda Dumont atteignent un prix plus élevé que ceux qui sont préparés à sec. Le café n'est pas meilleur comme qualité, mais il présente tout simplement une différence de couleur et un aspect plus séduisant.

Les grands fazendaires obtiennent d'ailleurs pour leurs cafés un prix plus élevé que ceux des colons et petits cultivateurs, car

il n'y a pas que de grands propriétaires qui cultivent le café. Sur les 16.200 plantations de cet arbuste, 16.000 environ appartiennent à de petits ou moyens cultivateurs, anciens colons. Le café des premiers est mieux préparé; quant aux seconds, ils se contentent en général de faire sécher les cerises, puis de les battre. Dans certains centres caféiers, on trouve toutefois des établissements, dit *engenhos centraes* (usines centrales), qui font subir au café des petits cultivateurs la préparation nécessaire contre une certaine redevance et qui, le plus généralement, achètent leur récolte.

Vu les résultats obtenus par l'Institut Agronomique de Campinas dans les essais de culture du caoutchouc maniçoba et l'extraction et la préparation commerciale du latex, de nombreuses fazendas ont entrepris de planter des maniçobas de Jequié. La fazenda Dumont possède une plantation de 40.000 pieds de maniçobas dont plus de la moitié étaient d'une belle venue lors de notre visite. 10.000 pieds de Jequié n'ont pas donné de bons résultats. Cette culture doit être abandonnée (1).

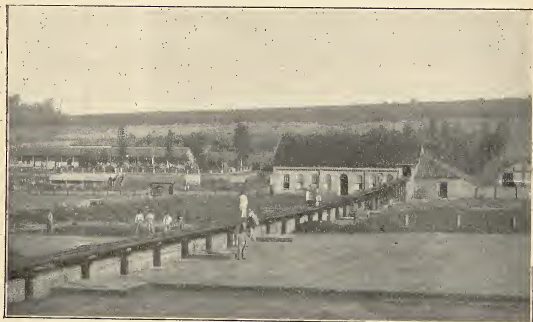
Les capitaux engagés dans une grande fazenda sont extrêmement importants; il faut une forte exportation pour obtenir une bonne rémunération du capital employé, car, au Brésil, le café est vendu très bon marché. Voici quelques chiffres à titre d'indication.

VII. — Le cours moyen du café à Santos est de 50 francs le sac de 60 kilos. Les frais d'embarquement se montent à 5 fr. 70, le prix du sac à Santos est donc de 55 fr. 70. Mais le producteur ne vend pas effectivement son sac de café 55 fr. 70. Sur cette somme le fisc brésilien prélève 9 p. 100, plus un droit fixe de 5 francs par sac de 60 kilos, soit 9 fr. 50; les transports coûtent 9 fr. 25; les intermédiaires absorbent 1 fr. 60, si bien qu'en réalité il revient au producteur une somme nette de 35 fr. par sac, soit 0 fr. 58 par kilo de café vert, moins de 0 fr. 30 la livre.

On se demandera pourquoi un produit vendu 0 fr. 30 au Brésil coûte en France 2 francs et 2 fr. 50 la livre. La raison en est dans les droits élevés qui frappent le café en douane. Ces droits s'élèvent à 136 francs par 100 kilos, c'est-à-dire 81.60 par sac de 60 kilos; à ce droit, il faut encore ajouter 2 fr. 60, prix du

(1) L'industrie du caoutchouc a été étudiée en détail dans notre volume : *Au pays de l'Or noir.*

transport du Brésil en France. Le prix de revient est donc de 139 fr. 90. D'autre part, il importe de ne pas oublier que la torréfaction fait perdre au café 20 p. 100 de son poids; les 139 fr. 90 représentent la valeur en douane non de 60 kilos de café, mais de 48 kilos seulement. Il ne faut donc pas s'étonner si la fraude s'est introduite dans les ventes de café, si bien qu'il y a en Europe 1.500 usines où l'on fabrique du café avec des pois chiches, des figues, du malt, du gland doux, de la chicorée moka, etc. Nous avons pu observer depuis notre retour que le café bu, aussi bien dans les établissements publics qu'en famille,



São Paulo. — Terreiros ou séchoirs de café.

avait rarement la saveur du café que nous buvions au Brésil; c'est qu'en général, on le prépare mal et qu'il y est adjoint quelque mélange, chicorée ou autre.

La chicorée ne contient ni caféine ni acide caféotannique, elle n'a de commun avec le café que la couleur. C'est peut-être parce qu'on ne sait pas préparer le café en Europe qu'on a recours à la poudre de chicorée, qui donne une certaine consistance à la boisson. Pour boire de bon café, il faut d'abord que le grain soit moulu de façon à le réduire en poudre très légèrement granuleuse où il n'existe pas de fragments de grain; il est évident que l'eau bouillante devant extraire de cette poudre tous ses principes nutritifs, aromatiques et agréables au goût, la poudre doit

être complètement pénétrée pour pouvoir abandonner ce qu'elle contient. Si la poudre de café n'est pas assez fine pour se laisser pénétrer par l'eau, celle-ci fera l'effet d'un lavage et non d'une décoction. Elle entraînera bien quelques principes de la surface de la poudre, mais aucun de sa profondeur. L'eau doit toujours être versée lorsqu'elle commence à bouillir, car en bouillant trop, elle perd l'air qu'elle contient et le café s'affadit.

VIII. — D'autres cultures occupent encore une grande place dans la production agricole de São Paulo. Nous ne pouvons les signaler que sommairement. La culture du riz a pris surtout dans ces dernières années une très grande extension dans l'État où elle trouve des terrains très propices, particulièrement dans les vallées des rios Parahyba, rio Pardo, Sapucahy, Rio Grande, et dans les régions basses du littoral. La production s'élève déjà à plus de 250.000 litres et augmente chaque année ; malgré cela l'État est encore obligé d'importer de grandes quantités de riz. Dans le but de stimuler cette culture et d'utiliser les terrains qui lui sont favorables, le gouvernement a créé des champs d'expérience pratique, notamment à Moreira Cesar, où, en plus de onze variétés déjà cultivées, on en a introduit d'autres reçues de France et de la Société Nationale d'agriculture de Rio de Janeiro.

Après avoir exporté jusqu'à 8.000 tonnes de coton par an, São Paulo ne produit pas aujourd'hui le quart du coton utilisé par les vingt-trois filatures et fabriques d'huile de graines qu'il possède. Cette culture recommence aujourd'hui à progresser surtout dans la région desservie par le chemin de fer Sorocabana et Ituana. Le principal, et pour ainsi dire le seul coton cultivé dans l'État, est le Gossypium herbaceum, d'origine nord-américaine. Cette espèce a dégénéré faute de bonne méthode, et le coton laisse à désirer au point de vue de la préparation ; il est toutefois supérieur à celui de l'Inde et ne le cède qu'aux autres cotons brésiliens du nord provenant de l'espèce Gossypium Peruvianum. Un alqueire de terrain produit en moyenne 250 arrobas (de 15 kil.) de coton brut, qui se réduisent à 75 de coton égrené et préparé. Les frais sont environ de 480 milreis par alqueire, ce qui laisse aux prix actuels un bénéfice de 395 milreis pour le coton brut et 570 milreis pour le coton égrené ; à ces frais il faut ajouter la dépense du transport. Cette culture convient aux petits planteurs parce qu'elle n'exige pas de forts

capitaux pour l'acquisition de machines, la récolte pouvant être vendue telle sur place. Un seul homme peut s'occuper de deux à trois hectares plantés de coton et en même temps des céréales cultivées dans les intervalles.

Le tabac, dont la production a atteint dernièrement près de 2.750.000 kilos, est une culture fort productive.

Elle fait la richesse de plusieurs municipes, entre autres ceux de Tiété, de Descalvado et de São Luiz do Parahytinga, qui ont



São Paulo. — Plantation de caoutchouc maniçoba.

la réputation de produire les meilleurs tabacs du Brésil, en dépit des mauvaises méthodes employées et des grossières manipulations auxquelles sont soumises les feuilles. Les tabacs des municipes de Tiété et Descalvado obtiennent des prix trois et quatre fois plus élevés que ceux de toute autre province. Les principales qualités de tabac cultivées sont : le Havane, le Virginie, le Belem et le Jorge Grande. Les frais de culture varient considérablement suivant les endroits.

IX. — On cultive naturellement dans l'État de São Paulo de grandes quantités de manioc, surtout dans la région du littoral et

au nord de l'État où le manioc remplace encore le pain. On compte environ 3.000 alqueires de terrain plantés en diverses variétés de manioc, produisant environ 100 millions de litres de farine ou d'amidon. Un alqueire de terrain comporte 50.000 fosses donnant chacune de 2 à 15 kilos de tubercule. Les frais de culture de récolte, etc., varient entre 530 et 600 milreis par alqueire, le bénéfice est par conséquent énorme, car le prix du manioc n'est jamais inférieur à 20 reis le kilo.

Le maïs et les haricots constituent les grandes cultures des petits et moyens agriculteurs; il y a dans l'État 150.000 alqueires cultivés en maïs et 68.000, alqueires en haricots, avec une production de 900.000.000 de litres de maïs et 150.000.000 de litres de haricots. La production de ces deux derniers est fort supérieure à celle du riz; si nous avons fait passer celui-ci avant, c'est que les plantations proprement dites de maïs et de haricots sont moins importantes que les rizières, car ces produits se cultivent le plus souvent entre d'autres plantes, dans les plantations de caféiers surtout à qui, jusqu'à trois ans, ils fournissent de l'ombrage. Cela constitue la petite culture exercée par les colons. On cultive en outre beaucoup d'autres légumineuses.

Les fruits, les fleurs, les légumes tant indigènes qu'européens constitueront de belles et lucratives cultures dans tout l'État, mais principalement dans les municipes voisins de São Paulo. La culture de l'abaxi, qui est une variété supérieure d'ananas, et celle du bananier sont déjà entreprises dans certains centres, la première aux environs de Boituva et Villeta sur la ligne Sorocabana et la deuxième sur le littoral, à Santos par exemple. Cette culture permet le développement de petites industries, par exemple la préparation de bananes sèches et celle de la farine de bananes.

X. — Quelques grosses Sociétés françaises fonctionnent dans l'État de São Paulo; nous signalons tout particulièrement la *Compagnie Financière et Commerciale Franco-Brésilienne*, dont le siège est à Paris, 5, rue Chauchat; cette Société fait d'importantes affaires de banque et de grosses expéditions de café, et progresse constamment. Il nous a semblé que cette Société, qui a succédé à la maison Nathan et Cie, n'avait de français que le nom. La *Société des sucreries Brésiliennes*, dont le siège est également à Paris, boulevard Poissonnière, dont nous avons déjà

parlé; les affaires de cette Société sont très prospères, son capital a été complètement réalisé sur les bénéfices de ces trois dernières années. Enfin, il faut signaler la création récente d'une *Banque Agricole Hypothécaire française* à qui l'État de São Paulo accorde une garantie d'intérêt de 6 p. 100. Cet établissement, s'il est bien dirigé par un homme aux vues larges et progressistes et non par un banquier routinier, peut donner les plus splendides résultats; il aura uniquement à se garder contre les évaluations



São Paulo. — Un picadão ou grand sentier dans la forêt du nord-ouest.

plus ou moins officielles qui, dans certains cas, pourraient avoir une tendance à l'exagération.

On ne possède encore que des données générales mais insuffisantes sur les richesses minières de l'État. Dans la première zone, on signale quelques gisements carbonifères à gauche du haut Tiété ; aux environs de Sorocaba on a jadis lavé de l'or et de l'argent, de même dans la région de la Ribeira de Iguape. Comme nous l'avons vu près d'Ipanema, on a exploité mollement des minerais de fer où ont été trouvés plus de 72 p. 100 de métal pur susceptible de rivaliser avec celui de Suède. Il existe dans la région orientale de beaux marbres, des schistes et des granits.

A São Roque, près de São Paulo, on extrait des marbres qui sont travaillés et polis sur place.

XI. — Nous avons achevé notre visite de l'État de São Paulo par un voyage dans l'extrême nord-ouest pauliste jusqu'au Matto Grosso. Cette excursion, quoiqu'un peu fatigante, a été certainement une des plus intéressantes que nous ayons faites dans cette partie du Brésil que nous ne connaissions pas encore. Jusqu'en 1907, et même encore aujourd'hui, toute la zone nord-ouest de l'État de São Paulo, depuis le Rio Grande jusqu'au Rio Paranapanema, figurait presque en blanc sur la carte avec la mention « terres inexplorées ». M. Carlos Botelho, alors ministre de l'Agriculture et des Travaux Publics, voulut effacer ces blancs de la carte et créa, en 1906, une Commission Géologique et Géographique de l'État, dans le but de reconnaître tout ou partie de la zone inexplorée. Cette commission fut placée sous les ordres d'un jeune ingénieur d'une compétence et d'une activité remarquables qui, depuis, a fourni un labeur considérable, M. João Cardoso. Pendant les années 1906, 1907 et 1908, la commission explora et fit le relevé du rio Tiété, depuis l'embouchure du Jacaré-Huassu jusqu'au fleuve Parana; ensuite elle opéra de l'embouchure du Tiété jusqu'au rio Paranahyba, puis elle accomplit son exploration en aval du Parana, depuis l'embouchure du Tiété jusqu'au Paranapanema, accomplissant en même temps la reconnaissance du rio *Aguapehy* et des rios do *Peixe* et *Feio*.

Eh bien! cette région qui, en 1906, était totalement inconnue et inexplorée et qui, en somme, ne l'a été que sur une petite distance des rives des fleuves désignés, se trouvait trois ans plus tard traversée dans son entier par une voie ferrée qui, actuellement, a atteint le bord du Parana. On connaît certainement peu en Europe cette œuvre gigantesque que le Brésil prit l'initiative de construire, œuvre consistant à mettre en communication Santos, le grand port de São Paulo, sur l'Atlantique, avec le port chilien d'Antofogasta, sur le Pacifique. Il ne s'agit pas là d'un projet, mais d'une entreprise en partie exécutée et dont la réalisation se poursuit activement. Si on jette les yeux sur une carte, on verra qu'à l'ouest de São Paulo existe un immense territoire tout à fait dépourvu de voie ferrée, c'est l'État de Matto Grosso, qui ne communique avec la Confédération et avec le reste du monde que par les fleuves Paraguay et Parana, formant le rio de la Plata.

XII. — Le chemin de fer Nord-Ouest qui, partant de Bahurú, point terminus de la Compagnie Sorocabana, doit atteindre le port de Corumba sur le fleuve Paraguay en face la frontière bolivienne, va fournir au Matto Grosso une issue directe sur l'Atlantique et, par conséquent, développer la production de cette région, faisant en même temps de São Paulo un État de transit chaque jour plus important. A l'heure actuelle, le voyageur qui veut se rendre de Rio de Janeiro ou de Santos à Cuyaba, capitale de Matto Grosso, doit mettre trente-cinq à quarante-cinq jours pour faire ce voyage et payer de 345 à 376 milreis. La distance totale à parcourir par mer et voies fluviales n'est pas inférieure à 6.000 kilomètres, alors que, de Santos à Corumba, cette distance presque en ligne droite est à peine de 2.000 kilomètres.

Pour transporter présentement une tonne de marchandises de Matto Grosso à Buenos Ayres, son port de transbordement, il en coûte 250 milreis; la même tonne paie, pour le transport de Matto Grosso à Santos, 578 milreis par chemin de fer et vapeur. Par le chemin de fer Nord-Ouest, le prix du transport d'une tonne de marchandises ne sera pas supérieur à 140 milreis. Il faut considérer que cette ligne, qui traverse une zone absolument neuve, est pour l'instant, et restera quelque temps encore, plutôt une ligne stratégique; mais l'achèvement de la Nord-Ouest jusqu'à Corumba sera pour le Brésil un fait de haute valeur et de conséquences économiques importantes dans l'avenir.

XIII. — Nous avions entendu dire et lu beaucoup de mal de cette Compagnie de la Nord-Ouest où se trouvent investis de forts capitaux français; il y aurait eu du gaspillage et les travaux auraient été mal menés et exécutés. Il nous parut intéressant de nous rendre sur les chantiers et de suivre ensuite le tracé de la ligne, d'autant plus que nous avions le vif désir d'atteindre le Parana, soit par la forêt, soit en descendant le rio Tiété. Nous avons pu nous rendre compte que les critiques n'étaient nullement fondées, surtout si on considère les difficultés que les ingénieurs avaient à vaincre, mais nous fûmes très surpris de voir que sauf un ingénieur, M. Simon, qui semblait avoir à Bahurú un rôle assez effacé, il n'y avait, sur aucun point des travaux, d'ingénieurs français. De même que dans tant d'autres entreprises, nous nous bornons à être représentés par nos capitaux qui, dans bien des affaires, se présentent avec des gouver-

nantes anglaises, allemandes, américaines, canadiennes et même belges !

Les travaux de la ligne furent entrepris vers la fin de 1905 et depuis furent poussés avec activité. Au moment de notre passage, les rails atteignaient le kilomètre 355 au campement de Bacury. Aussitôt après avoir quitté Bahurú, son point initial, la ligne pénètre dans la forêt vierge, le *matto fechado*, qu'elle n'abandonnera plus jusqu'au Parana, sauf de petites éclaircies de campos à Miguel Calmon et à Santa Cruz.

Bahurú est une petite localité de 4.000 âmes environ, qui n'existe que depuis trois ou quatre ans et qui doit son existence à la construction des chemins de fer Sorocabana et Noroeste. Depuis ce point jusqu'à l'extrémité des rails, il y a quinze stations; cela ne veut pas dire qu'il y a là une agglomération plus ou moins importante, non ! Le pays était absolument désert avant la construction de la ligne. Autour de ces gares, construites assez solidement, on ne voit le plus souvent que quelques cases en troncs d'arbres et branchages; c'est là l'embryon d'une ville, d'un bourg ou d'un simple village. Tous les 8 ou 10 kilomètres, on voit une autre construction destinée à abriter l'équipe d'entretien de la voie; c'est tout.

Sur ce parcours de 350 kilomètres, si nouvellement ouvert à la civilisation, à l'agriculture et au commerce, où il n'existe pas encore de vrais centres de population, trois points se détachent comme pouvant devenir, dans un temps prochain, des localités florissantes; ce sont Jacutinga, Miguel Calmon et Santa Cruz. Le trafic de ce tronçon, et à plus forte raison jusqu'au Parana, est encore insuffisant et cette insuffisance ne pourra être compensée qu'après l'achèvement de toute la ligne. Toutefois, il est bon de faire remarquer que celle-ci, traversant une grande étendue de terres riches quoique incultes, la production s'accroît dans cette contrée avec une remarquable rapidité; car nous avons vu différentes stations expédier en quantités qui promettent, du tabac, du riz, du maïs, des haricots, des bois et divers autres produits.

XIV. — Lorsque nous arrivâmes à Bacury, extrémité de la ligne, l'entreprise des travaux avait changé de main. Nous pûmes facilement nous rendre compte qu'en ce qui concernait la construction de la voie, les critiques étaient assez justifiées.



São Paulo. — Deux aspects des chutes d'Itapura.

Depuis Anhangahy jusqu'à Bacury, c'est-à-dire sur plus de 40 kilomètres, la voie dut être complètement refaite; on y pouvait noter des différences de niveau de 0m, 50 à 0m, 70. Toute cette partie a été refusée et n'est livrée au trafic que depuis peu. La nouvelle entreprise, sous la direction d'un ingénieur excellent, M. Sampaio Correa, mène les travaux avec énergie; cet ingénieur dut employer une partie du personnel qui travaillait sous ses ordres à Rio de Janeiro, car en raison des difficultés locales et de l'impaludisme, dû à la zone boisée du Tiété, qu'on longe plus ou moins près, le personnel avait en partie abandonné les travaux. Nous avons déjà dit que toute cette zone était peu connue, on y trouve plusieurs groupes d'Indiens réfractaires à la civilisation, qui vaguent à travers quelques régions avoisinant le tracé de la ligne. Il a fallu aux ingénieurs et à leurs travailleurs beaucoup de courage et d'énergie pour vaincre les obstacles qu'opposaient la forêt et les multiples rivières et arroyos dont elle est sillonnée.

Malheureusement, à cette distance de la côte et dans une région qui jouit d'une mauvaise réputation, le recrutement de la main-d'œuvre est difficile ; aussi n'y avait-il à notre passage sur les chantiers que 4 ou 500 ouvriers, en général de la plus mauvaise qualité, vagabonds recrutés à Rio et à São Paulo et amenés à grands frais sur les chantiers. A leur arrivée à l'avancement, ces individus, déjà peu enclins au travail, sont démoralisés par les racontars de leurs devanciers; morts occasionnées par la fièvre palustre, récits d'attaques d'Indiens Coroados qui, en effet, attaquèrent plusieurs fois les *turmas*, ou groupes isolés, et tuèrent même quelques ouvriers qui se rendaient le matin à leur travail sans aucune précaution. Cependant tout le monde est armé jusqu'aux dents, il est peu d'ouvriers qui ne possèdent pas leur winchester et un revolver Browning; il se fait dans les camps une consommation incroyable de cartouches ; on tire sur tout et à tout propos ; on se croirait transporté en Californie à l'époque de la découverte de l'or.

Tous ces récits de morts et d'attaques, considérablement exagérés, contribuent à ce que les nouveaux arrivés, qui n'ont pour le travail qu'une sympathie fort modérée, se rendent sur les chantiers de fort mauvaise grâce. Nous avons pu constater que la moitié des groupes était le plus souvent indisponible pour

cause de maladie feinte ou réelle, le reste ne donnait certainement pas plus de quatre heures de travail utile par jour.

Quoique exagérée, la réputation d'insalubrité des rives du Tiété, longées sur une grande distance par le tracé de la voie, n'est pas tout à fait injustifiée; il suffirait cependant d'un peu d'hygiène et de précautions pour se préserver de la *maleita* ou fièvre palustre, qui règne surtout pendant la saison pluvieuse. Malgré tous les efforts des ingénieurs, le personnel, en grande majorité ignorant et grossier, méprise les moindres préceptes d'hygiène et refuse de prendre les 50 centigrammes de sulfate de quinine que l'entreprise leur distribue gratuitement chaque jour par mesure prophylactique. Dans les infirmeries ou hôpitaux volants installés de distance en distance, nous avons vu des malades faire semblant de prendre, puis jeter les cachets de quinine qui venaient de leur être donnés. On peut s'étonner que, dans ces conditions, la mortalité ne soit pas plus élevée.

Les ingénieurs qui conduisent les travaux, en majorité de tout jeunes gens frais émoulus des écoles, mais bien encadrés, donnent pourtant l'exemple à leurs hommes et restent en bonne santé en ne prenant que les précautions les plus élémentaires. Il faut avouer cependant que ces ingénieurs mènent une vie rien moins qu'agréable, une existence en tout semblable à celle des premiers pionniers du Far-West, véritable vie de privations et de sacrifices, luttant avec la forêt dans une zone insalubre, vivant sans le moindre confort, de riz, de haricots noirs et de farine de manioc. Dirigés sur un point quelconque, sans campement d'aucune sorte, ils se construisent, avec les ressources du lieu, des cases en troncs de palmiers fendus en deux, couvertes provisoirement en branchages et plus tard en zinc, lorsque les communications plus faciles permettront un ravitaillement régulier. Jusqu'à l'arrivée des premiers lits de campement, leur couche se compose de quatre pieux fichés en terre sur lesquels est disposé, à $0^{m},80$ du sol, un sommier de rondins.

Malgré toutes ces conditions défavorables, on est étonné de voir le travail avancer peu à peu; le terre-plein est achevé sur de nombreux tronçons qui n'ont plus qu'à être reliés entre eux. Au moment de notre passage, on attendait un millier de travailleurs venant des États du Nord, Ceara et Rio Grande do Norte, gens actifs, endurants et soumis. L'ingénieur en chef affirmait que le

rail atteindrait le Parana au commencement de 1910, c'est un fait accompli. Nous avons remarqué même dans les rapports du Conseil d'administration de la Compagnie Nord-Ouest qu'on se figure Itapura sur les rives mêmes du Parana, il n'en est rien, les chutes et le point de ce nom se trouvent à 25 kilomètres environ en amont de l'embouchure du Tiété.

Déjà on a attaqué avec activité le tronçon de l'autre rive sur le territoire de Matto Grosso; de ce côté les travaux seront plus rapides, car le terrain est plus découvert, plus salubre et la pose des rails se fera avec facilité.

Il ne faut pas compter, toutefois, voir achever avant trois années les 970 kilomètres qui séparent Corumba du Parana. Le chemin de fer traversera ce fleuve sur un pont de 950 mètres en un point dénommé le Rebojo de Jupia, situé entre les rivières Jupia et Sucuriu, mais plus proche de la première que de la seconde. En cet endroit, le Parana a encore plus de 1.500 mètres de large; aux basses eaux, il laisse à découvert un immense lit de roches qui, partant des deux rives, s'avance vers le milieu du fleuve; celui-ci coule alors à travers un chenal n'ayant guère plus de 100 mètres de large. La partie du pont passant au-dessus de ce canal serait tournante. La nécessité de cette disposition n'apparaît pas très clairement, du moins à des profanes. Les piles du pont partant de chaque berge et reposant sur le fond de roches, auront forcément de 10 à 12 mètres de hauteur, le tablier restera certainement à 8 mètres au-dessous des plus hautes eaux. C'est là plus qu'il n'en faut pour laisser passer les vapeurs de fleuve qui, dans l'avenir, feront le service entre les chutes d'*Urubupunga* et celles du *Guayra* ou des *Sete Quedas*, après lesquelles le Parana est librement navigable jusqu'à Rio de la Plata. Entre les deux chutes, il y a plus de 500 kilomètres de navigables.

XV. — De Bacury à Itapura, nous dûmes faire trois jours de cheval à travers la picada, sentier récemment ouvert par les ingénieurs dans la forêt, pour les besoins du tracé; de Itapura au confluent du Tiété avec le Parana, et de là au Rebojo de Jupia, il nous fallut une autre journée en canot, quoique la distance ne soit pas très considérable. Au retour, le voyage s'opéra à cheval, car à contre-courant il eût fallu une quinzaine de jours de canot.

Tout ce parcours aurait été presque agréable si on n'était continuellement obsédé par le soin d'écarter de sa tête les bran-

ches et les lianes coupées à hauteur d'homme et qui menacent constamment le cavalier, ainsi que par la nécessité de franchir les troncs d'arbres, qui jonchent le sol. En outre, on est continuellement dévoré par une multitude de puces, de garapates et de moustiques, nos ennemis abhorrés; ces infernales bestioles mettent à une rude épreuve le caractère de l'homme le plus patient; nous avons acquis cette qualité sans doute, car nous



São Paulo. — Le Tiété en dessous des chutes d'Itapura.

subissions les assauts de cette maudite engeance avec une résignation étonnante.

Itapura est le nom de chutes de toute beauté formées par le rio Tiété, arrêté par une barrière de rochers de forme elliptique. Les eaux du fleuve s'étendent tout d'abord en un lac immense, puis du centre de ce lac, elles se précipitent avec un bruit assourdissant d'une hauteur variant de 12 à 15 mètres dans l'immense crevasse qui lui offre une issue. De ce point, on entend également, lorsque le vent est favorable, le formidable grondement des chutes d'Urubupunga, plus importantes encore que celles d'Itapura, qui interrompent la navigation sur le Parana, quelques kilomètres plus au nord.

C'est environ à 25 kilomètres en aval d'Itapura, que le Tiété se jette dans le Parana. Cette importante rivière qui naît près de la ville de São Paulo, et a plus de 1.100 kilomètres de cours, n'est navigable que pour des embarcations ne calant pas plus de 60 centimètres, en raison des nombreuses *corredeiras* ou rapides, qui obstruent son cours et rendent sa navigation difficile et périlleuse.

Le campement de la Noreeste à Itapura est établi sur une sorte de promontoire situé sur la rive gauche du Tiété et au bas duquel grondent les cataractes. Ce campement se compose d'une vingtaine de huttes et cases en troncs d'arbres et branchages; quelques-unes sont couvertes en zinc. La station du chemin de fer se trouvera à environ 700 mètres de ce point appelé certainement à devenir plus tard une cité industrielle : l'endroit est favorable, entouré de forêts d'essences variées avec, dans les chutes, une force hydraulique constante de 150.000 chevaux. L'endroit, par instants d'une salubrité relative, peut être facilement assaini.

De ce campement d'Itapura, on est extrêmement surpris de voir pointer, au milieu de la forêt, de l'autre côté du Tiété, le clocher d'une église, puis, çà et là, les vestiges de quelques habitations. Ce sont les ruines de l'ancienne colonie militaire d'Itapura, installée vers 1855, au moment de la guerre du Paraguay, par l'empereur Dom Pedro II, dans le but d'empêcher les Paraguayens d'envahir l'État de São Paulo par le Parana et le Tiété.

Pour édifier les constructions de cette colonie dont deux des plus importantes, la *casa directoriale* et l'église, subsistent encore presque intactes, surtout la première, il a fallu apporter tous les matériaux de Piracicabá, à l'aide de canots qui suivaient la rivière de ce nom, affluent du Tiété, puis ce dernier. Il fallait, à ces canots, cinquante jours de bonne navigation à la descente pour atteindre Itapura et plusieurs mois pour remonter (1).

(1) C'est à Porto Felipe sur le rio Piracicabá que les paulistes s'embarquaient pour aller par eau à Cuyaba. De nombreuses pirogues portaient au Paraguay et au Matto Grosso des objets manufacturés et rapportaient en échange de l'or et des diamants. Elles descendaient le Tiété et le Parana, elles remontaient le rio Pardo jusqu'au Camapuan, d'où elles se transportaient sur les rivières Cochim et Taquary, descendaient cette dernière jusqu'au S. Lourenço, qu'elles remontaient jusqu'au Cuyaba et gagnaient la ville de ce nom. Le voyage aller et retour durait deux ans au milieu de difficultés qu'on peut concevoir.

Le ravitaillement de la colonie s'opérait également par la rivière, seul chemin connu, à l'aide de ces mêmes canots. Mais il arriva souvent que ces fragiles embarcations se perdirent dans les rapides, et la colonie connut plusieurs fois la famine. Cette colonie, située à plusieurs semaines de l'agglomération la plus proche, avait en outre à se défendre contre les attaques des Indiens et de la maleita, ou fièvre palustre. Malgré tout, ce petit



SÃO PAULO. — Sur le Rio Tiété près de son embouchure avec la Parana.

centre devait avoir acquis une certaine importance lorsqu'il fut abandonné il y a une trentaine d'années, sur l'ordre du gouvernement, pour qui il constituait une lourde charge et un souci.

La forêt vierge ne tarda pas à reprendre possession des jardins et des vergers soigneusement enclos, et c'est du milieu d'une brousse compacte que surgissent les ruines de ce qui fut autrefois la colonie militaire d'Itapura, si isolée, si éloignée, et surtout si ignorée de tous, qu'on en avait perdu jusqu'au souvenir. Ce

fut une surprise et une révélation lorsque, en 1906, la Mission Géologique et Géographique, commandée par l'ingénieur João Cardoso, aborda à cet endroit et signala le fait.

A l'heure actuelle, ce point n'est plus complètement désert, il sert de refuge à deux ou trois aventuriers, Brésiliens les uns, Paraguayen l'autre, ayant eu des difficultés avec les autorités du Matto Grosso ou du Paraguay pour quelques morts malheureuses. Là, il n'y avait, — pas plus qu'aujourd'hui d'ailleurs, — aucune autorité pouvant leur demander compte de leurs actes, ils purent donc vivre et prospérer tranquillement. Une quinzaine de caboclos avec leurs familles ne tardèrent pas à venir augmenter le groupe et aujourd'hui ces aventuriers, un surtout, sont les personnages les plus riches et respectés de cette partie du sertão brésilien. Au moment de notre passage, nous trouvâmes même là un Syrien, entreprenant comme tous ceux de son pays, qui s'édifiait une case de briques en terre sèche, afin d'y installer un petit commerce que certainement il fera prospérer.

XVI. — Nous achèverons ce bref aperçu de l'État de São Paulo en donnant quelques chiffres officiels sur le budget de l'État pour l'exercice 1910.

Le budget de l'État de São Paulo a été fixé, pour l'année 1910, aux chiffres suivants : la recette est estimée à 52.151 contos, soit 43.024 de recette ordinaire et 9.127 de recette extraordinaire. La dépense est établie en 49.622 contos et 867 milreis distribués de la façon suivante. Intérieur, 13.939 contos 167 milreis; Justice, 12.591 contos 691 milreis; Agriculture, 6.712 contos 778 milreis; Finances, 16.379 contos 229 milreis. Le solde de 2.528 contos 132 milreis sera appliqué à des travaux publics, subventions et secours.

Les principales sources de revenu ordinaire sont ainsi divisées : droits d'exportation de café, 25.000 contos; droits de transmission entre vifs, 4.500; de transmission de propriété *causa mortis*, 1.200; immobilière, 1.100; égouts de la capitale et de Santos, 1.500; consommation d'eau, 2.200; recouvrement de la dette active, 830; impôts sur le capital commercial, 800; taxe additionnelle, 850; impôts sur le capital des sociétés anonymes, 700; sur le capital particulier employé en emprunts, 600; impôt de consommation de l'eau-de-vie, 450; et autres chiffres inférieurs.

Les sources de revenu extraordinaire sont : indemnisation, 7.000 contos; éventuelles, 800; impôts sur les loteries, 727; ventes des établissements de l'État, 600. L'actif de l'État était, à la fin de l'exercice 1909, de . . . . . . 744.308 contos de reis.
la dette externe établie s'élevait à. . . 70.715 —
la dette interne — à. . . 15.109 —
et la dette mobile — à. . . 7.761 —

Le service de la valorisation coûtera à l'État de São Paulo 50 millions de francs, en 1910.

CHAPITRE XII

ÉTAT DE GOYAZ

I. Un Etat isolé. — II. Superficie, limites, aspect. — III. De Rio de Janeiro à Goyaz. — IV. Commerce, élevage, pâturages lointains. — V. Culture du tabac, la paina. — VI. Richesses minières de Goyaz. — VII. Quelques gisements aurifères, Anicuns. Piloes. Sao Rita, etc. — VIII. Les diamants de l'Araguaya, gîtes et garimpeiros, procédés d'extraction. — IX. Les Guayazes. — X. La ville de Goyaz, le gouvernement. — XI. Villes principales, Pyrenopolis, etc. — XII. Porto Nacional et le rio Tocantins. — XIII. Leopoldina et le fleuve Araguaya. — XIV. L'île du Bananal, le rio das Mortes. — XV. Sort de la navigation à vapeur de l'Araguaya. — XVI. Les chemins de fer vers Goyaz, — XVII. Les tribus indiennes du Tocantins et de l'Araguaya, Carajas, Cherentes et Carahos. — XVIII. Les Cayapos, indiens et civilisés. — XIX. « O Indio e um bicho mao », sauvages invisibles.

I. — L'État de Goyaz se trouve en plein centre du Brésil, dépourvu jusqu'ici de chemins de fer, de communications faciles avec les États limitrophes et le littoral. Ayant d'un côté les immenses solitudes de l'Ouest et de l'autre, trop éloignés les points les plus vivaces de la Confédération, Goyaz forme une sorte de démarcation entre le Brésil occidental, pays encore neuf, et le Brésil oriental, initié à la vie moderne.

Quand on a pu observer la puissante évolution en matière agricole et commerciale, dans les moyens de transports terrestres et maritimes, dans l'art et l'industrie, dans les améliorations urbaines etc., effectuée au Brésil pendant ces dernières années, on est quelque peu étonné de rencontrer un État où il n'existe ni voie ferrée, ni navigation fluviale, vivant d'une vie propre, presque aussi isolé du reste de l'Union qu'au temps de la colonisation. Lorsqu'on ouvre un livre sur le Brésil ancien ou moderne, c'est à peine si l'on trouve quelques lignes sur cet État encore presque inconnu, qui, pourtant, constitue le Brésil de l'avenir, en raison des richesses incalculables que recèle son sous-sol, — dont cependant il n'a été fait qu'une étude imparfaite. Par son

climat, par les heureuses conditions de son sol, cet État peut se prêter à toutes les cultures, à toutes les industries.

II. — C'est un long territoire qui s'étend du sud au nord sur plus de 2.000 kilomètres, et qui mesure 850 kilomètres dans sa plus grande largeur. Sa superficie, qui est de 747.311 kilomètres carrés, la place au quatrième rang des États brésiliens pour l'importance territoriale. La population est de 340.000 à 350.000 habitants, bien faible pour une telle superficie. Les eaux dessinent en partie les frontières de Goyaz; c'est, à l'ouest, le fleuve Araguaya qui, sur 1.700 kilomètres, sert de limite avec le Matto Grosso et le Pará, depuis sa source jusqu'à son confluent avec le Tocantins; ce dernier lui-même, ainsi qu'un de ses affluents, indiquent la frontière avec le Maranhão, puis une chaîne de montagnes encore peu connue, redescendant vers le sud, forme la limite à l'est avec les États de Piauhy, Bahia et Minas Geraes. La pointe sud, formée par le Paranahyba et son affluent, le Curuhy, avec un autre affluent, qui viennent former le Parana, est en partie en litige avec le Matto Grosso. Les régions où naissent les différentes sources du Tocantins sont montagneuses, comme celles du nord et de l'est. La serra dos Pyreneus, peu éloignée de la capitale, est le point le plus élevé de ce système (1.385 mètres); la plus grande altitude de Goyaz est dans la serra das Almas, les Veadeiros, à 1.678 mètres. Puis ce sont partout des plateaux élevés où se trouvent les *chapadoes*, zone parsemée de petites forêts et de vastes campos; ils sont fréquents au sud. Toute la région nord du territoire est encore imparfaitement connue dans sa plus grande partie. La zone australe et méridionale est très salubre; les régions baignées par l'Araguaya et autres grandes rivières le sont moins, l'impaludisme y règne à certaines époques.

III. — De Rio de Janeiro à Goyaz, capitale de l'État, il y a 1.696 kilomètres et 1.275 seulement jusqu'à la frontière sud; si l'on part de Santos, cette distance n'est plus que de 1.360 kilomètres et 940 jusqu'à la frontière. Avec un pareil éloignement, aggravé par le défaut de communications rapides, on comprend facilement qu'il n'arrive, au centre de l'État, que des vibrations faibles et tardives des progrès du reste de la nation. La rumeur d'une grande catastrophe ou d'une tempête politique ne parvient qu'après un long intervalle et ne trouble pas la vie tranquille des Goyanais de l'intérieur.

Pour nous rendre à Goyaz, nous avons emprunté la grande ligne Mogyana qui a récemment poussé ses rails jusqu'à Araguary, à la frontière même de l'État, et le terre-plein est prêt à recevoir la voie jusqu'à Catalão. De Araguary à Catalão, il y a 96 kilomètres que nous fîmes en deux jours, car, dans ce pays, avec des chemins à l'état de pure nature, les étapes ne sont pas longues. On va doucement, caressé par les rayons brûlants du soleil goyanais, continuant à traverser un pays tout aussi accidenté que celui qui constitue la partie de l'État de Minas qu'on appelle le triangle minier, que nous venions de visiter. La route la plus suivie est celle du rio de Meia Ponte, par Morrinhos et Piracanjuba, mais le tracé de la future ligne de Goyaz était plus intéressant à suivre.

Nous rencontrons partout le meilleur accueil des habitants, et pouvons apprécier leurs mœurs douces et patriarcales. On ne trouve pas de grandes localités, mais fréquemment des agglomérations de quelques maisons. Les familles sont nombreuses, comme partout au Brésil, mais il semble que le nombre des ménages irréguliers y soit plus considérable qu'ailleurs ; il est vrai qu'il est souvent difficile d'observer la loi, car, dans certaines régions, il faut franchir de longues distances pour aller trouver l'officier de l'état civil ; c'est une perte de temps, et cela, joint à l'indolence de caractère et à l'insouciance qui empêchent de prendre au sérieux des actes les plus graves de la vie, fait que ces braves gens se marient comme au temps des patriarches, et qu'on attend le passage plus ou moins lointain d'un officier de l'état civil pour régulariser la situation au point de vue légal.

Nous croisons en route d'étranges charrettes, immenses paniers de jonc tressé sur un fort plancher, lequel repose sur une paire d'immenses roues pleines, bordées de gros clous et réunies par un essieu en bois ou en fer qu'on ne graisse jamais. De là, une musique infernale, quoique poétiquement sauvage, qu'on entend de loin au milieu des cris des conducteurs. Ces chars massifs sont les messageries de Goyaz; ce sont eux qui transportent tout ce que l'État achète ou vend; on rencontre parfois des caravanes entières, composées de quinze à vingt charrettes tirées, par monts et par vaux, par huit ou dix bœufs de race caracu, plus ou moins dociles; on nomme ces caravanes

des *convoios mineiros* ou *goyanos*, ou simplement tropas, suivant qu'ils appartiennent à l'un ou l'autre État.

IV. — Quoique la région se prête admirablement à toutes les cultures, on ne rencontre guère que des fazendas d'élevage. Cette industrie constitue, en effet, depuis longtemps la principale source de revenus pour cet État plein d'avenir. Comme, en raison de sa situation, Goyaz n'a pas de douanes, il est difficile d'avoir des données certaines sur l'importance de cette industrie.



Sur la Mogyana près d'Araguary.

Pourtant, d'après des renseignements divers, Goyaz exporte annuellement 38.000 têtes de bétail ; 7.000 porcs, 150.000 kilos de tabac, 10.000 kilos de marmelade, 50.000 kilos de caoutchouc et 22.000 kilos de cristal, des cuirs tannés et salés ; et la valeur officielle de l'exportation est évaluée à 431 contos [1] 550, dont 420 contos représentent la valeur du bétail exporté. Malgré la distance, ce sont pourtant les vastes pâturages arrosés par d'innombrables rivières de Goyaz qui fournissent la grande majorité du bétail consommé dans les deux grandes métropoles, Rio

(1) Le contos de reis qui fait 1.000 milreis vaut 1.610 francs. Le milreis vaut 1 fr. 55.

de Janeiro et São Paulo. L'élevage se fait d'une façon toute primitive : on se borne à laisser les animaux se reproduire en liberté, si bien que jusqu'à présent on n'a pas introduit à Goyaz de reproducteurs de races étrangères, exception faite des bœufs zébus, avec lesquels on a amélioré la race créole fort dégénérée. Les animaux métissés sont déjà très abondants, et le prix de la viande pourrait être moins élevé à Rio, sans les grandes difficultés que présente le commerce du bétail résultant de l'absence de voies de communication. Avant d'arriver à la station de chemin de fer d'Araguary, dans l'État de Minas, les troupeaux de bœufs doivent faire, sous la conduite d'un certain nombre d'hommes à cheval, un trajet de plusieurs centaines de kilomètres sans route; traverser les *catiñgas*, ou forêts claires, des marais, et, à la nage, des rivières larges et profondes. Un certain nombre d'animaux périssent par suite de fatigue ou d'accidents. A Araguary, le bétail fatigué est acheté à bas prix par les fazendaires de la région, qui le font se reposer et engraisser dans leurs propriétés pendant quelque temps; après quoi, ils le revendent un bon prix pour la boucherie. Le transport d'un bœuf, d'Araguary à São Paulo, ne coûte que 13 milreis.

Malgré les aléas, les *boiadeiros*, ou acheteurs et conducteurs de ces troupeaux, réalisent encore de fort jolis bénéfices. Des vastes campos du Nord, on exporte également vers Bahia de grands troupeaux de bêtes à cornes. La race chevaline présente, à Goyaz, un type très intéressant; c'est le cheval nommé *curraleiros*, dont l'élevage se fait dans le Nord de l'État, ainsi que celui des mulets. On nous a dit qu'un grand nombre de ces chevaux et mulets étaient vendus, en Bolivie, par la voie de Rio Bonito, Macedina et Cuyaba; ces animaux auraient donc à faire un trajet de 1.500 à 1.800 kilomètres avant d'arriver sur les rives du Paraguay. Macedina est un poste établi, par le Gouvernement de Goyaz, pour garder la route qui mène à Cuyaba, capitale du Matto Grosso. Pour faire cette route, on ne s'est pas mis en frais d'œuvres d'art, ni même de terrassements quelconques; comme de coutume, tout consiste, dans la plus grande partie du parcours, en un sentier tracé par les pieds des animaux de selle ou de charge, qui y passent de temps en temps, et dans les parties boisées, ouvertes à travers les fourrés par le *facão de matto*, sorte de grand coutelas ou sabre d'abatis, avec lequel les voya-

geurs coupent tout en cheminant les branches qui gênent le passage.

V. — La culture du tabac est la principale industrie après l'élevage. Cette plante est cultivée dans l'État de Goyaz depuis les premiers temps de la colonisation; elle y a admirablement prospéré, car le sol et le climat lui sont très favorables. Aussi, le tabac de Goyaz est-il très renommé et a même obtenu un premier prix à l'Exposition de Philadelphie. Six municipes cultivent principalement le tabac. Parmi ceux qui en produisent le plus, sont : Bonfim, Antas, Bella Vista et Pouso Alto. Malheureusement, la difficulté des communications est un grand obstacle au développement de cette culture, ainsi que des autres branches de l'industrie agricole. Cette difficulté disparaîtra prochainement, car, comme on le verra plus loin, une ligne ferrée déjà en construction mettra avant trois ans l'intérieur de l'État de Goyaz en communication avec Rio de Janeiro. Pour l'instant cet État produit 500.000 kilos de tabac, dont un tiers est exporté.

On trouve dans toute la partie méridionale de Goyaz un arbre, la *painera*, qui existe également dans les autres États du sud du Brésil; ses fruits contiennent des fibres soyeuses et douces connues sous le nom de paina. Ce produit, que le commerce européen nomme kapok, est surtout importé en Europe de Java. La paina n'est pas inférieure au kapok; des échantillons envoyés en Hollande ont été l'objet d'un rapport très favorable. Plusieurs autres arbres brésiliens fournissent également de la paina, entre autres le sumauma qu'on trouve surtout dans le bassin de l'Amazone. Ce produit est aujourd'hui préparé pratiquement par MM. H. G. Drake et C° de Londres, qui inventèrent des machines spéciales pour ouvrir, nettoyer et extraire les semences et impuretés du produit naturel. La paina est ensuite soumise au cardage qui ouvre les fibres dans toute leur extension, laissant le produit prêt à être utilisé. Le prix de la paina, sur le marché de Rio, est d'un ou deux milreis le kilo, suivant qualité.

VI. — Si la richesse du sol de Goyaz est grande, si ses forêts contiennent comme tant d'autres forêts inexploitées des bois précieux et des plantes médicinales de valeur, c'est dans le règne minéral que cet État peut être considéré comme le plus riche du Brésil, et c'est à ce titre qu'il fixe l'attention et les espoirs de tous. Déjà, en prévision des lignes ferrées qui prochainement le

relieront au reste de l'Union, des explorations sérieuses sont faites discrètement par plusieurs groupes d'ingénieurs. Pendant notre voyage, nous avons rencontré trois Allemands, et on nous a signalé le passage d'un autre groupe de deux Anglais, ainsi que celui composé d'un Français et d'un Anglais.

Parmi les richesses minières de Goyaz se trouvent du cristal de roche parfaitement pur, des marbres, du fer, du chrome, du kaolin, du mica, argent, platine, cuivre, antimoine, rubis, agates, corallines, grenats, topazes, voire des émeraudes, mais surtout de l'or et des diamants. L'or a été trouvé partout autour de Goyaz, dans les rivières qui descendent des montagnes du Sud et sur divers points de l'Est et de l'Ouest. Quoique travaillées par des procédés très rudimentaires et par un nombre relativement peu élevé de mineurs, des mines aujourd'hui oubliées ont fourni de l'année 1700 jusque vers la fin du XVIIIe siècle plus de 143.680 kilos d'or, sans compter celui qui a facilement échappé au contrôle du fisc. Depuis la colonisation, l'industrie minière n'a plus aucune importance, elle n'existe pour ainsi dire pas; le sol est gratté de-ci, de-là, et c'est tout. C'est une lamentable décadence, après quelques années de splendeur et de prodigalité. Mais celles-ci peuvent revenir; il ne manque pour cela que des bras et des capitaux. Les mines les plus connues et les plus rapprochées ne donnent plus qu'un rendement insignifiant, en raison du peu de personnel employé; il faudrait y établir un matériel plus moderne pour tirer de plus gros bénéfices avec moins de main-d'œuvre, le tempérament du peuple goyanais ne le disposant guère à un travail prolongé.

La grande quantité d'or qu'on supposait y découvrir attira à Goyaz un nombre important d'aventuriers qui s'en retournèrent, les uns avec de grandes richesses, les autres absolument ruinés ou endettés, soit à la suite de dissipation, soit que la chance ne les ait pas favorisés, ne laissant pour tout monument dans l'État de Goyaz que les immenses excavations qu'on trouve de toutes parts. Les bourgs de Ferreiro, Ouro Fino, Bomfim, Anta, Santa Rita, Pilar, enfin la plupart des bourgs de l'Etat, y compris la capitale, furent construits à proximité ou sur les lieux où l'or abondait le plus. L'exploitation en grand des mines cessa d'un seul coup, et il ne reste dans l'Etat que des orpailleurs sans attaches fixes et vaguant d'une mine à une autre.

VII. — A Anicuns, à 90 kilomètres sud-est de la capitale, on a découvert en 1809 une mine de quartz aurifère d'un rendement fabuleux; elle produisit plusieurs millions d'or qui partirent pour Rio de Janeiro. Mais comme les puits furent mal creusés, ils furent rapidement envahis par les eaux et l'exploitation cessa vers 1821, faute de bras et d'un matériel suffisant. Si vous interrogez quelques orpailleurs goyanais, ils vous répondront qu'il existe beaucoup d'or dans l'État mais que l'extraction en est des plus difficiles, soit que les gisements se trouvent dans des endroits trop secs, ou au contraire dans des endroits ayant trop d'eau. Le manque de pluie prolongée dessèche telle-



Char pour le transport dans Goyaz et Abinas.

ment les petits cours d'eau que les mineurs sont obligés d'interrompre leur travail. Dans l'autre cas, l'abondance des eaux dans les excavations ne permettrait pas de l'épuiser assez rapidement avec les moyens dont ils disposent. C'est ainsi qu'un grand nombre de mines très riches ont été abandonnées dès la moindre difficulté. En réalité, ce n'est pas au défaut de métal qu'il faut attribuer la décadence de l'industrie minière, en excavations ou dans les rivières, pas plus qu'à l'abondance ou à l'absence des eaux, mais uniquement à la nonchalance et à la paresse des hommes, qui attendent passivement que l'or jaillisse spontanément du sol.

Dans la région nord de l'État, le rio Maranhão est très riche en alluvions. São José, Santa Rita, Cachoeira et Conceição sont les districts où l'or abonde le plus.

Dans le Maranhão, le travail est assez difficile pour les orpailleurs dépourvus de matériel. Ils profitent de la baisse des eaux pour travailler dans le lit de la rivière, avec de l'eau jusqu'aux aisselles et parfois plus; durant la saison des pluies, ils lavent en terrain sec. Ces hommes travaillent tout au plus trois heures par jour, et lorsqu'ils ont réuni une petite quantité de paillettes ou de poudre, ils ne font plus rien jusqu'à ce que leurs ressources soient complètement épuisées. Aussi la quantité d'or extraite de cette façon est-elle relativement peu considérable. La récolte est achetée par des négociants de Minas Geraes, et aujourd'hui on voit quelques Syriens et des Allemands parcourant les rivières où on lave l'or, pour acheter au plus bas prix le précieux métal. Pendant les périodes d'indigence les mineurs vivent des fruits qu'une nature prodigue leur dispense presque sans peine, de la chair des pécaris ou des daims qu'ils tuent, préférant une vie précaire à un travail suivi.

Dans la zone nord, on trouve de l'or sur le cours supérieur du Manuel Alves, affluent du Tocantins; dans le rio São Félix, affluent du haut Tocantins. A l'ouest, on tire de l'or à Crixas, dans les rios do Peixe, Corumba, Claro, Cayapos, et d'autres encore. Voici d'ailleurs quelques-unes des mines les plus connues: le bourg de Crixas se trouve près du morro São Gonçalo de la serra da Pedra Furada, sur le rio Vermelho. Il y a là beaucoup d'or qu'on n'exploite pas, faute de bras et d'eau. Les mines de Ferreiro sont situées en terrain montagneux, à 7 kilomètres au nord-est de la capitale; elles sont abandonnées pour les mêmes raisons. Mines das Lavrinhas, du district de Meia Ponte, à 60 kilomètres de Agua Quente et de l'embouchure du rio das Almas; tout le terrain avoisinant est très riche en métal. Dans la même région il y a encore les importants gisements de l'Abbade, dans la comarca de Meia Ponte.

Le bourg et les mines du Pilar se trouvent à 200 kilomètres de Goyaz et à 66 de Crixas, on a tiré de cet endroit d'énormes quantités d'or; au temps colonial, 9.000 esclaves y furent employés. Les mines de l'Anta sont à 65 kilomètres au nord-ouest de la capitale, aujourd'hui en pleine décadence, c'est-à-dire inexploitées. Il faut citer ensuite les mines de Rio Claro ou Piloes, à 130 kilomètres sud-ouest de Goyaz, entre le rio Claro et celui du Piloes; cet endroit est très recherché pendant la saison

sèche, car on trouve dans ces rivières, non seulement de l'or mais aussi des diamants; elles sont aujourd'hui bien peu fréquentées. Les mines de Santa Luzia sont situées en un terrain inégal sur la rivière Fumal; dans le même district existe la fameuse serra des *Crystaes,* de laquelle on tire des cristaux blancs, jaunes et rouges en quantité. Le bourg et les mines de Santa Rita sont en terrain plat à 3 kilomètres et demi du rio Peixe Pequeno. Le bourg et les terrains aurifères de São Miguel das Tesouras se trouvent sur le rio das Tesouras, à 55 kilomètres de Santa Rita nord-ouest. Ces mines, ainsi que beaucoup d'autres qu'il serait fastidieux d'énumérer, sont loin d'être épuisées; la plupart ont été abandonnées après un semblant d'exploitation par manque de bras et surtout de matériel.

VIII. — C'est en 1746 que furent aperçus les premiers diamants dans l'État de Goyaz, à l'endroit où fut fondé le bourg de Bomfim ou de Piloes, aujourd'hui Rio Claro, à 130 kilomètres de la capitale. Les diamants trouvés dans les rios Claro, Fartura, Piloes, Tres Barras, Desengano et Cayaposinho sont d'un très bon poids et de fort belle eau. Pendant la saison sèche, de juillet à septembre, les rives de ces rivières sont fréquentées par plusieurs centaines de garimpeiros ou chercheurs de diamants. Beaucoup de ces hommes ne poursuivent que le diamant et ne veulent pas perdre leur temps à extraire l'or qui abonde entre la pierraille et le gravier. La présence des précieuses gemmes est indiquée par divers *captivos* ou petites pierres roulées et polies ; il y a aussi les gouttes d'eau (pingos d'agua), les pailles de riz (palha de arroz) qui sont des morceaux de quartz brillant, puis encore l'oxyde de fer qu'on nomme *fava preta* ou fève noire, etc. Cela constitue autant d'indices par lesquels on reconnaît la présence du diamant.

Les garimpeiros sont des gens qui bravent tout dans l'espérance de trouver dans les rivières quelques précieux petits cailloux; ils descendent plus loin que Macedina, région à peu près déserte et fréquentée par les Indiens. Les diamants découverts jusqu'à présent l'ont été exclusivement dans le bassin de l'Araguaya et particulièrement dans le rio Cayapo. Presque tous les affluents du Haut-Araguaya roulent des diamants dans leurs graviers, et le fleuve lui-même passe pour en recéler des quantités que l'on qualifie de fabuleuses. Sans doute, il faut

compter avec les grossissements de l'imagination, mais il est a croire cependant que ce fleuve sauvage et lointain cache de beaux écrins dans les profondeurs de son lit, pour qu'avec des moyens aussi primitifs que ceux dont on dispose dans ces régions, on puisse lui ravir quelques parcelles de ses trésors. Dans les petits ruisseaux et les torrents qui restent à sec une partie de l'année, le travail est facile, l'œil exercé du garimpeiro saura découvrir la gemme cachée sous son enveloppe calcaire; il remonte le cours de la rivière en inspectant soigneusement les graviers et en mettant de côté les conglomérats qui lui semblent être de bonne prise.

Lorsqu'il s'agit d'opérer dans l'Araguaya ou quelque autre grande rivière, les garimpeiros se réunissent plusieurs et ils s'en vont dans une barque à l'endroit qu'ils soupçonnent y avoir des diamants; ils jettent au fond une corbeille d'osier lestée d'une pierre; l'un d'eux plonge et remplit précipitamment la corbeille avec le gravier et la pierraille de la rivière, puis il remonte pour respirer. On retire la corbeille et on procède au triage du contenu. Chaque garimpeiro plonge à son tour, car bien des fois la corbeille remonte sans autre chose que des cailloux sans valeur, mais il suffit d'une heureuse chance pour tomber sur un gîte après un grand nombre de plongées infructueuses, qui les dédommage de leurs peines. Les diamants de l'Araguaya ne sont pas gros, mais ils sont d'une très belle eau; la difficulté pour les garimpeiros est de trouver un connaisseur qui consente à leur payer honnêtement le produit de leurs peines; cela est rare, autant que de voir l'un d'eux s'enrichir, car la grosse part des bénéfices reste entre les mains des intermédiaires. Les conglomérats contenant des diamants ne sont pas le plus souvent dispersés au hasard dans le lit de la rivière, ils se rassemblent dans quelques dépressions cachées sous le sable, sur lequel elle roule ses eaux. Heureux le garimpeiro qui met la main sur un des précieux cailloux, car c'est sans doute une nichée qu'il découvrira ensuite.

IX. — C'est vers 1670 que Goyaz fut visité pour la première fois par un Pauliste, Manuel Correa, mais c'est seulement douze ans plus tard qu'un autre Pauliste, Bartolomeo Bueno da Silva, à la tête d'une troupe d'aventuriers, s'aventura vers l'ouest dans des régions inexplorées à la recherche de l'or. Il marcha long-

temps et finit par arriver au bord de l'actuel rio Vermelho au milieu d'une tribu d'Indiens aux mœurs douces; ils s'appelaient les Goyaces ou Guayazes, mot qui dans leur langue signifiait Fleurs des Champs. En venant de São Paulo s'établir sur les bords du rio Vermelho, Bartolomeo Bueno avait fait faire à la colonisation un pas gigantesque en avant, mais ce fut au grand dam des Goyaces. Ceux-ci, malheureusement pour eux, connaissaient l'or; leurs femmes portaient des ornements de ce métal. L'aventurier leur demanda où ils le recueillaient. Comme ils hésitaient à le satisfaire, Bueno se fit apporter de l'eau-de-vie de canne dans un plat, et y mit le feu, jurant qu'il allait ainsi incendier toutes les



Goyaz. — Vieille église du Rosario et couvent des franciscains.

rivières si on ne lui donnait satisfaction. Les pauvres Goyaces qui tenaient à leurs rivières riches en poissons de toutes sortes, s'empressèrent d'indiquer les endroits où il pourrait recueillir lui-même le précieux métal et lui remirent toutes leurs pépites en le nommant Ananghera, c'est-à-dire le Vieux Diable.

Comme marque de reconnaissance, Bueno n'eut rien de plus pressé que de réduire en servitude tous les Indiens qu'il put capturer et leur fit laver les sables aurifères des rivières. Quand il jugea sa récolte suffisante, il revint à São Paulo où il mourut quelques années plus tard. C'est seulement vers 1726 que le fils du Vieux Diable, Bartolomeo Bueno le jeune, fonda après un premier voyage infructueux la ville de Goyaz actuelle, à une lieue

(6 kilomètres) plus loin que l'ancien campement de son père. Les aventuriers qui accoururent bientôt donnèrent à cet embryon de ville le nom de son fondateur, Villa Boa. Les Indiens Goyaces disparurent rapidement, les uns se dispersèrent, les autres se fondirent parmi ceux qui étaient venus les supplanter. Leur nom seul survécut, car la ville a répudié celui qui lui venait du chercheur d'or, l'Ananghera, pour reprendre celui qui rappelle le souvenir de la gracieuse tribu des *Flores do Campo*.

X. — La capitale de Goyaz est une ville de 15.000 habitants tout au plus, perdue au centre de l'immense Brésil, à la naissance et sur le versant occidental de la Cordilhera Grande. Entourée de tous côtés par des monts assez rapprochés, la ville ne peut guère s'étendre sur les deux rives du rio Vermelho, affluent de droite de l'Araguaya qui la rafraîchit à peine pendant l'été, époque où il est presque à sec, mais qui en revanche l'inonde parfois pendant les fortes crues, heureusement peu fréquentes. La plus forte fut celle de 1838 qui occasionna beaucoup de dégâts. Goyaz n'est certes pas une belle ville, ses rues sont établies sans plans, sans niveau, mal pavées, elles sont larges et rectilignes ; elle est éclairée au pétrole par des lampes que soutiennent des poteaux le long des principales rues. La presque totalité des maisons est composée d'un unique rez-de-chaussée ; les édifices publics sont très modestes. Le palais du Gouvernement est une construction carrée ; il y a encore l'Académie de Droit, le Lycée et l'École Normale ; le palais du Congrès est l'édifice le plus important. Il n'existe pas de monuments en dehors de quatre ou cinq églises sans aucun caractère.

Goyaz est placé dans une situation qui l'empêche de se développer, quoique le climat n'y soit pas mauvais ; le jour, la chaleur est forte, par contre les nuits sont fraîches, trop même ; c'est pour ces raisons qu'un gouverneur patriote et doué d'une grande activité, Couto de Magalhães, avait pensé transférer la capitale sur les rives de l'Araguaya à Leopoldina. Il est probable que d'ici peu, lorsque le chemin de fer atteindra le cœur du pays, cette capitale sera reconstruite sur un autre emplacement.

C'est à Goyaz que se trouve naturellement le siège du pouvoir exécutif et législatif. Le premier est confié à un président élu pour quatre ans ; il y a deux Chambres formant le Congrès, celle des Députés, composée de vingt-quatre membres élus pour quatre

ans, et le Sénat avec douze membres élus pour huit ans, avec renouvellement par moitié tous les quatre ans. L'État de Goyaz se divise en trente-sept municipes. Malgré ses richesses de toutes natures, Goyaz est un État pauvre, mais si son budget est peu élevé, il s'équilibre parfaitement; celui pour 1910 a été fixé à 1.016 contre 800 pour les recettes et à 885 contos 570 pour les dépenses. Cet État n'a pas d'emprunt extérieur.

XI. — Comme villes principales, viennent ensuite Curralinho, Jaragua, Pyrenopolis, Corumba, Bomfim ou Rio Claro, Santa Cruz, S. Luzia, Bella Vista, Catalão, Paracanjuba ancienne Pouso Alto, Morrinhos, Rio Verde, Santa Anna do Paranahyba, Formosa, Palma, Boa Vista, Leopoldina et Porto Nacional.

Pyrenopolis est la deuxième ville de l'État; tout est relatif dans cet État, où la population est dispersée en une multitude de petites agglomérations et d'habitations plus ou moins isolées. Pyrenopolis n'a pas 10.000 habitants, c'est une localité qui a conservé l'aspect purement colonial; les habitations ne comptent qu'un rez-de-chaussée et d'une construction très ordinaire; deci de-là, on aperçoit une maison à deux étages, entre autres celle d'un riche négociant goyano, qui serait le plus bel édifice particulier de tout l'État. Trois ou quatre places dénudées, quelques églises qui sont plutôt des chapelles, sauf la cathédrale assez vaste et bien conservée; c'est devant cette église que se trouve la place qui forme le cœur de la ville et où viennent déboucher quatre sur quinze des rues de la petite cité, rues pavées de larges dalles de granit tirées de carrières voisines. Le commerce est peu actif, timide et nonchalant; les négociants ouvrent seulement leurs magasins quelques heures par jour, cela suffit à leur activité. Les fenêtres de certaines vieilles maisons sont pourvues de vitres ou carreaux de mica au lieu de carreaux de verre qui sont trop chers en raison du transport.

Paracanjuba est un gros bourg de 6.000 habitants au plus, construit sur une éminence pittoresque; le point central du lieu, le Largo da Matriz, se trouve à l'endroit culminant; cette place est bordée des meilleures constructions de la ville, ce qui ne veut pas dire qu'elles soient élégantes, car elles sont construites presque toujours avec le plus mauvais goût portugais de la colonisation. Morrinhos, autrefois dénommée Villa Bella, est le centre d'un municipe assez peuplé qui avec Caldas Novas, Desterro et São Rita,

comprend 12.000 habitants environ. Les constructions sont toutes semblables à celles des autres localités. Tout autour de la ville, la campagne est couverte de bois de palmiers burity. Cette ville, qui jouit d'un climat délicieux, progressera certainement, car c'est déjà un centre d'exportation de cuir et de bétail.

Santa Luzia, ou Luziana, est distante de Goyaz de 300 kilomètres; elle est intéressante, non par sa topographie qui est la même que celles de toutes les villes de l'État avec, en plus, des rues irrégulières sans alignement et des maisons d'aspect assez pauvre dispersées sur les flancs d'une colline, mais parce que la population de 6.000 habitants y semble plus active. On y fabrique d'excellente marmelade ou gelée de coings (marmel) très renommée sur les marchés du littoral. L'industrie principale est l'extraction du cristal de roche, la ville étant située à la base de cette chaîne des *Crystacs*, des Cristaux, ainsi nommée en raison de la grande quantité de cristaux de diverses couleurs qu'on y trouve et qui font l'objet d'une certaine exportation. Dans les environs, la population exploite des arbres à caoutchouc du genre manihot et mangabeira; tout ou presque tout le caoutchouc exporté sort du municipe de Santa Luzia qui n'est séparé de Minas que par la serra dos Crystaes. On trouve partout dans les environs d'énormes excavations, vestiges d'anciennes exploitations minières.

Santa Cruz est une autre localité de 6.000 habitants à peu près, qui mérite une mention spéciale, car c'est le centre d'un municipe prospère, producteur de tabac et surtout un centre de gisements aurifères, malheureusement inexploités; comme à Santa Luzia on trouve dans les environs des vestiges d'anciens travaux de mines. Située à 180 kilomètres seulement de Araguary, la dernière station de la Mogyana, Santa Cruz prend un certain essor commercial; les maisons sont mieux construites que partout ailleurs, et les principaux édifices publics de construction moderne sont assez élégants.

Corumba, qu'il ne faut pas confondre avec son homonyme de Matto Grosso, est une ville de 5.000 à 6.000 habitants, centre d'un riche municipe, dont les habitants hospitaliers et bons, comme du reste dans tout l'État, s'occupent d'élevage, de la culture du tabac et du café. La ville est édifiée sur la rive gauche du rio Corumba qui un peu plus loin se rencontre avec

le Bagagem; la situation de la ville, mal choisie entre les montagnes, ne lui permet pas de s'étendre, c'est le cas de nombre de localités de Goyaz. L'aspect de la ville est pittoresque mais mélancolique, en raison de ce que les portes semblent closes ; une grande partie de la journée, les habitants, en majeure partie propriétaires agricoles, sont dans la campagne à surveiller leurs plantations. Quant aux commerçants, sauf les marchands de boissons, il faut frapper à leur porte pour les faire ouvrir.

Il n'existe pas encore de filature, ni d'industrie similaire, dans l'État de Goyaz ; toutefois un groupe de capitalistes organisait une société pour fonder une fabrique de tissus à S. João da Boa Vista et une autre est en construction à Iltatiba.

XII. — Porto Nacional est une petite ville assise sur la rive droite du Tocantins à 150 lieues, soit plus de 900 kilomètres au nord de Goyaz ; elle est construite sur une haute falaise où elle est à l'abri des grandes crues du fleuve. Dans cette partie de son cours, le Tocantins est fortement encaissé ; pendant les pluies, il élève ses eaux impétueuses à 9 ou 10 mètres au-dessus de son niveau ordinaire, si bien que parfois le flot vient caresser le pied des maisons les plus rapprochées de la rive, mais la ville elle-même n'a rien à craindre du fleuve. La population est active et entreprenante ; non contente de créer de belles fazendas, de s'adonner à la culture de la terre et à l'élevage, les habitants sont en même temps commerçants, armateurs, bateliers de mérite. Ils se construisent eux-mêmes des barques de toutes grandeurs, dont quelques-unes, les *botes*, peuvent porter 30 tonnes de marchandises ; ils en sont eux-mêmes les pilotes et les matelots, et ils excellent dans la navigation du fleuve, qui est assez difficile et dangereuse.

Le Tocantins a une longueur de 2.640 kilomètres depuis sa source jusqu'à son embouchure dans l'Amazone. On n'est pas très d'accord pour savoir où placer la source de ce fleuve qui coule à travers une zone montagneuse, la plus haute de l'État, ni pour indiquer exactement parmi les rivières qui en font un grand fleuve, celle à laquelle il convient de rattacher les autres en qualité de tributaires. D'après les uns, le Tocantins naît au pied de la Serra Dourado, chaîne qui entoure la ville de Goyaz au sud et à l'est, et son berceau serait la source d'une petite rivière, l'Uruhu. D'autres le font naître plus à l'est et l'identi-

fient avec un rio Maranhão ou un rio Paranan, qui prennent leur source dans la région de Formosa. Quoi qu'il en soit, après que les rivières qui forment son cours supérieur se sont réunies, le fleuve coule du sud au nord dans une direction parallèle à celle de l'Araguaya, jusqu'à ce que, jeté brusquement à gauche par une chaîne de montagnes à laquelle il se heurte, il se réunisse à lui. La distance qui sépare les deux fleuves à la hauteur de Porto Nacional est de 250 à 280 kilomètres; un chemin a été tracé sous la direction d'un missionnaire dominicain français pour joindre ce point à *Conceição do Araguaya.*

Les habitants de Porto Nacional commercent directement avec Pará. Chaque année, vers le mois de mars, à la fin des pluies, ils chargent leurs barques, et bravant les rapides, les redoutables cachoeiras, dont le Tocantins est semé, ils descendent vendre leurs produits au Pará, rapportent en échange des cargaisons d'objets et marchandises variés. Il faut six mois pour qu'un bote accomplisse ce voyage aller et retour, le temps qu'il faut à un paquebot pour faire le tour du monde. Grâce à son heureuse situation et surtout à une poignée d'hommes actifs et entreprenants, la ville de Porto est le centre le plus commercial du nord de Goyas.

XIII. — *Leopoldina* est une localité située un peu au-dessous de l'embouchure du rio Vermelho, dans l'Araguaya, qui est certainement destinée à un grand avenir, car c'est le point terminus de la ligne en construction qui, passant par Catalão, doit toucher Goyaz et se prolonger jusqu'au fleuve. Leopoldina ne fut tout d'abord qu'un Présidio, ou poste militaire, établi par le gouvernement dans le but de contenir les Indiens du voisinage et d'encourager la colonisation. Sa situation sur l'Araguaya est à certain point de vue très heureuse, si bien qu'elle attira l'attention d'un homme de génie, Couto de Magalhaes, qui gouverna Goyaz il y a déjà près de cinquante ans; il songea à faire de Leopoldina la capitale et la porte de sortie de l'État pour mettre en valeur les immenses régions baignées par le Tocantins et l'Araguaya. La porte se trouvait à l'embouchure de ce fleuve dans l'Amazone, et l'Araguaya était comme le couloir qui y conduisait.

L'Araguaya prend sa source entre 18° et 19° de latitude sud, au pied d'une chaîne de montagnes qui porte plusieurs noms,

parmi lesquels *Serra Grande* ou encore *Serra dos Cayapos*, du nom des Indiens qui en firent longtemps leur habitat. L'Araguaya s'appelle Cayapo Grande depuis sa source jusqu'à sa jonction avec un de ses affluents, le Cayaposinho, et on le nomme Rio Grande depuis ce point jusqu'à l'embouchure du rio Vermelho, à partir duquel le nom d'Araguaya finit par prévaloir. Il coule en droite ligne du sud au nord, et on estime à 5 ou



GOYAZ. — Jeunes Indiens Cayapos. Indien Caraja.

600 kilomètres la longueur de son cours depuis sa source jusqu'au Vermelho, un peu au-dessus de Leopoldina; sa longueur totale est de 2.627 kilomètres. La région du Haut-Araguaya est arrosée par de nombreuses rivières; c'est la rive droite, la rive goyanaise, qui donne au grand fleuve le plus d'affluents, dont six ou sept sont assez importants. La rive gauche est plus pauvre en grands cours d'eau. Dans la région des sources, on parle bien d'un rio Pitombas et d'un rio Bonito, dont l'existence est assez problématique. Le premier que l'on signale avec exac-

titude est le rio Diamantina, qui prend sa source dans le territoire de Matto Grosso, au pied d'une chaîne de montagnes appelée Serra Diamantina. Si l'on tient compte du nom que portent la rivière et la montagne, ce serait dans cette dernière qu'il faudrait chercher l'un des mystérieux entrepôts où l'Araguaya s'approvisionne de pierres précieuses. Au-dessous de la colonie Macedina, on rencontre encore le Barreiros, qui avec ses deux tributaires, le Passavinte et le rio das Garças, forme la rivière la plus importante depuis ce point jusqu'au Crystallino, qui se jette dans l'Araguaya au-dessus de la pointe sud de l'île de Bananal.

XIV. — L'île de Bananal est formée par une bifurcation de l'Araguaya qui, à 300 kilomètres en dessous de Leopoldina, se partage en deux bras; après avoir coulé parallèlement pendant 375 kilomètres, ils se rejoignent en formant l'île de Bananal, probablement la plus grande île fluviale du monde. D'après les missionnaires dominicains de Goyaz (1), qui nous ont renseigné sur nombre de particularités intéressant l'État, l'intérieur de cette île, qui est aussi vaste que le Portugal, serait une sorte de cuvette formant une vaste lagune, dite Lagoa Grande, réceptacle de toutes les pluies et des infiltrations qui ne semblent pas avoir de déversoir; mais jusqu'à ce jour cette île n'a pas été explorée et l'intérieur en est totalement inconnu. Ce qu'on sait, c'est qu'elle est occupée par la tribu des Indiens Javahès, fraction de la nation des Carajas. D'après des nouvelles récentes apportées par un missionnaire revenant du Pará, qui s'était engagé dans le bras mineur de l'Araguaya, ce bras serait en train de s'obstruer peu à peu sur une grande étendue par des amas de vases, de troncs d'arbres et de détritus de toutes natures. L'île de Bananal ne tarderait donc pas à devenir une presqu'île.

Sur la rive gauche du bras majeur de l'Araguaya, à peu près au milieu de l'île de Bananal, se trouve un de ses forts affluents, au nom sinistre, le rio das Mortes ou rivière des Morts, sur laquelle on raconte une sombre histoire. Vers la fin du XVIIIe siècle,

(1) Ces missionnaires sont des Français appartenant à l'ordre des Frères Prêcheurs, qui ont fondé divers petits centres sur les rives de l'Araguaya, à Conciçào, à Bareira, à Santa Rita, afin de catéchiser les Indiens de cette région qu'ils sont à peu près les seuls à bien connaître. Nous leur devons nombre de renseignements précieux, principalement sur les Indiens de tout l'Araguaya.

une bande d'aventuriers partit de Cuyaba, à la recherche de l'or; après plusieurs semaines de marche vers le sud, ils arrivèrent sur les bords d'une grande rivière, à laquelle ils donnèrent le nom de Roncador, à cause du bruit qu'elle faisait en roulant sur un lit de rochers.

En fouillant les sables, ils descendirent peu à peu et arrivèrent au milieu d'une tribu indienne, celle des Araès. Ce fut là qu'ils s'arrêtèrent et se fixèrent. L'or abondait dans les sables de la rivière et dans les flancs d'une montagne voisine; le bruit s'en répandit, d'autres aventuriers accoururent et le gouvernement envoya un Capitão Mor pour percevoir les droits établis sur les produits des mines.

Un filon d'une extrême richesse ayant été découvert dans les flancs de la montagne, le capitão mor prétendit se l'approprier et en réserver l'exploitation à lui-même et à ses partisans, à l'exclusion des autres. Cette prétention déchaîna la discorde, si bien que la cupidité et les mauvaises passions aidant, on en vint aux mains; la mine où travaillait le fonctionnaire et ses amis fut un jour envahie, et on s'extermina sans merci à coups de pioche, à coups de couteau, avec tous les instruments de travail qu'on eut sous la main. Le carnage fut si affreux que les rares survivants se dispersèrent épouvantés; maisons et mines, tout fut abandonné. C'était là, sans doute, le châtiment de ceux qui avaient anéanti la tribu des Araès, car les fugitifs moururent de faim au fond des forêts. Longtemps après, on retrouvait leurs ossements épars dans les fourrés. Depuis, une terreur superstitieuse éloigna de ces lieux tous ceux qui auraient été tentés d'y revenir, et on finit par ne plus même savoir où se trouvait la fameuse mine des Araès. Seuls les *barqueiros*, qui naviguent sur l'Araguaya, montrent l'embouchure de cette rivière qui fut le théâtre de tant d'horreurs et sur laquelle ils refusent de s'engager (1).

Au nord de l'État de Goyaz, les forêts de la rive gauche de l'Araguaya (territoire en litige), abondent en arbres à caoutchouc dont l'exploitation ne fait que commencer. Conceição do Araguaya est devenue le centre des nouvelles exploitations de caoutchouc. Les rives de l'Araguaya, comme en général toutes celles du bassin

(1) Dans les archives de Goyaz on trouve le *deroteiro* ou itinéraire, suivi par les aventuriers de Cuyaba; bien qu'il soit un peu confus nous en avons pris copie.

amazonique, sont couvertes de forêts, surtout sur la rive gauche, qui laissent apercevoir de loin en loin de vastes plaines et un grand nombre de lacs bordés d'une quantité énorme de palmiers buritys. Sur les rives goyanaises, les plaines sont plus nombreuses et l'aspect du pays semble inviter les éleveurs à s'y fixer, leur promettant de belles prairies pour leurs troupeaux et des terrains de mattas pour la culture. Déjà on y rencontre un certain nombre de fazendas autour desquelles paissent pacifiquement de nombreux troupeaux.

XV. — C'est pour ouvrir toute cette région à la civilisation, en même temps que pour donner une issue aux produits de Goyaz que Couto de Magalhaes se mit à l'œuvre et aux prix d'efforts inouïs fonda le port de Leopoldina; il créa une flotte composée de trois bateaux et de deux chaloupes à vapeur de moindre dimension, sans compter des embarcations à rames de toutes grandeurs. Sous l'impulsion vigoureuse et opiniâtre du gouverneur de Goyaz, un courant commercial plus ou moins factice s'établit du côté de l'Araguaya. Leopoldina s'accrut rapidement; on y construisit de belles maisons et un collège et on put croire que ce point était appelé à devenir une ville importante. Sur les 2.000 kilomètres qui séparent Leopoldina de l'Océan (par l'Amazone), 600 au moins sont semés de rapides ou cachoeiras, qui rendent impossible la navigation à vapeur. Les bateaux que le gouverneur de Goyaz avait fait arriver jusqu'à Léopoldina ne faisaient le service que jusqu'à Santa Maria, sur un parcours déjà fort joli de plus de 1.200 kilomètres. Entre Santa Maria, Pedra Preta et Cachoeira Grande, il fallait transborder voyageurs et marchandises et les charger sur les botes, embarcations à rames, seules capables d'affronter les redoutables rapides du Bas-Araguaya et du Bas-Tocantins. Mais, de cette façon, la durée du voyage était diminuée des trois quarts par les vapeurs de la flottille de l'Araguaya. Par bote, le trajet se fait parfois en six et sept mois aller et retour.

Malheureusement, Couto de Magalhaes disparut et son œuvre s'écroula comme un château de cartes. Pour qu'une entreprise aussi considérable que celle à laquelle il s'était attaché réussisse, l'énergie d'un seul homme ne suffit pas, il faut une force qui ne s'use pas, une association d'énergies humaines se renouvelant quand l'une d'elles fait défaut. Ces énergies ont certainement

manqué, car, après une prospérité éphémère, Leopoldina est rentrée dans un sommeil léthargique et fait l'effet d'une cité abandonnée. Depuis 1895, le dernier vapeur de Couto de Magalhaes a été rejoindre, sous les eaux de l'Araguaya, ses frères qui y reposaient, trop endommagés pour pouvoir jamais être réparés; et la navigation à vapeur est suspendue sur l'Araguaya.

Leopoldina est en léthargie mais ne mourra pas; l'Araguaya verra, dans peu d'années, une activité inconnue régner sur ses rives et d'autres vapeurs remplacer, sur ses eaux, ceux du grand Couto de Magalhaes. Cette transformation sera due, cette fois,



Goyaz. — Indien et Indiennes Cayapos.

non à un homme, mais à la locomotive qui fera entendre son sifflet sur ces rives lointaines. Deux voies ferrées, en effet, se dirigent actuellement sur Goyaz, celle de la *Mogyana* et la ligne *Oeste de Minas* dont les travaux se poursuivent activement.

XVI. — La Mogyana venant de São Paulo (Campinas) étend ses rails sur bientôt trois États avec ses 1.400 kilomètres en trafic qui ont pénétré dans la région mineira (de Minas), par la ligne de Caldas, l'embranchement de Guaxupé et par son prolongement vers Araguary, point terminus actuel. La voie est préparée jusqu'à Catalão, 96 kilomètres plus loin, en plein État de Goyaz. Cette ligne traversera ensuite la capitale, se dirigeant vers

Leopoldina, future vedette commerciale de l'Araguaya, suivant un tracé qui a recherché le plus court chemin en évitant le plus possible les accidents de terrain. Toutefois, cette ligne, absolument goyanaise, puisqu'elle a un parcours de 760 kilomètres en territoire de l'État, aura à lutter contre un terrain accidenté et le prix de revient par kilomètre sera augmenté de ce fait. Afin que la Mogyana poursuive la construction immédiate du tronçon allant de Catalão à Itapemiri, le gouvernement vient de lui accorder une subvention de 30 contos de reis par kilomètre.

La ligne Oeste de Minas, qui s'arrêtait à Formiga, dans cette partie de l'État de Minas Geraes, doit se prolonger sous le nom de Chemin de fer de Goyaz jusqu'au cœur de cet État. Cette ligne, dont le tronçon jusqu'à Bambuhy a été récemment livré au trafic, se rencontre à Catalão avec la ligne venant d'Araguary et se dirige vers le nord, à la recherche du point le plus convenable sur le cours navigable du rio Maranhão, c'est-à-dire à Palmas, en passant par Santa Luzia et traversant la grande zone de 14.000 kilomètres carrés du plateau central de Goyaz, réservée au futur District Fédéral.

Certes, il s'en faut d'au moins trois ou quatre ans, avant que le riche État de Goyaz puisse entrer dans une phase de prospérité grâce à ces voies ferrées qui vont faire pénétrer la vie et l'activité dans son territoire encore à peu près inviolé, mais c'est déjà un résultat remarquable que la locomotive vienne bientôt frapper à sa porte.

A l'heure présente, on travaille à l'établissement d'une ligne télégraphique reliant Goyaz à Curralinho, Jaragua, São José de Tocantins, Cavalcanti, Arraias, Conceicão, Natividade, Porto Nacional, Pedro Affonso, Carolina et Boa Vista, centres de population du Nord qui réclament, avec urgence, les communications indispensables à l'expansion de leur commerce.

XVII. — Depuis le jour où Bartolomeo Bueno quitta São Paulo pour venir d'une traite planter sa tente sur les bords du rio Vermelho, la race dite civilisée a refoulé les populations indiennes du pays; sans doute elle en a assimilé une partie, mais elle a amené d'une manière ou de l'autre la disparition du reste dans les régions occupées. Pour entrer en contact avec les tribus, débris des nations indiennes vivant encore dans une sauvage indépendance, il faut aujourd'hui s'avancer vers l'ouest. Cepen-

dant, pas n'est besoin d'aller bien loin dans cette direction pour trouver ce que l'on cherche, il suffit de descendre le rio Vermelho jusqu'à son embouchure dans l'Araguaya, et à 180 ou 200 kilomètres de Goyaz, on se trouve en plein pays indien. Toute la rive gauche du fleuve depuis sa source jusqu'à sa conjonction avec le Tocantins, sur un parcours de 2.000 kilomètres, est une terre vierge qui n'a jamais nourri, à de rares exceptions près, d'autres habitants que des Indiens étrangers à toute civilisation. La rive droite elle-même, dans les régions plus directement baignées par le fleuve, ne connaît guère sur de grands espaces d'autres maîtres qu'eux. C'est sur cette rive qu'on trouve nombre d'*aldeamentos* fondés par le gouvernement ou par les missionnaires.

Un aldeamento est un centre d'Indiens soumis, vivant en bons termes avec les populations voisines. Faire perdre aux Indiens leurs habitudes de vie errante, les amener à se grouper et à vivre de la vie sédentaire, cela s'appelle les aldeiar, c'est-à-dire les constituer en village (ou aldeiar).

Quoiqu'on en parle fort peu, il existe encore au Brésil un grand nombre de tribus indiennes demi-civilisées ou vivant à l'état complètement sauvage sur les rives des grands fleuves de l'intérieur. Une dizaine d'États possèdent encore dans leurs sertoes éloignés un nombre plus ou moins important de ces primitifs. En ce qui concerne Goyaz et les zones avoisinant l'Araguaya, le Tocantins et leurs divers affluents, on y note l'existence de quatre grandes tribus : Carajas, Cherentes, Javahés et Cayapos, auxquels il faut ajouter les Apinagés dans la région septentrionale extrême de Goyaz et les Carahos sur les affluents du Tocantins rive droite.

XVIII. — Les Carajas, dont nous aurons à reparler, sont les premiers Indiens que l'on rencontre lorsqu'on descend l'Araguaya en dessous de Leopoldina; ils sont fractionnés en un grand nombre de petits groupes et ont semé les rives du fleuve de leurs aldeias sur un espace de 1.800 kilomètres. Chaque village ne compte guère plus de 30 ou 40 individus. Pendant que fonctionnait le service de la navigation sur l'Araguaya, les Carajas se trouvèrent en relations suivies avec les civilisés, c'étaient eux qui approvisionnaient de combustible les vapeurs qui, à défaut de charbon, chauffaient au bois. On ne connaît pas grand chose des Carajas de l'intérieur.

Les Cherentes et les Carahos du Tocantins et du rio do Sommo ne sont pas, non plus, étrangers à un commencement de civilisation grâce à leurs relations avec les populations voisines. A Piabanhas, par exemple, la population est composée de blancs et d'Indiens soumis, installés à une petite distance de la localité. Au début de l'occupation récente du pays par quelques familles, il se produisit une scission dans la tribu des Cherentes; les intransigeants se décidèrent à fuir cette population civilisée qui menaçait de les absorber. Ils passèrent le Tocantins, marchèrent dans la direction de l'ouest et descendirent sur le territoire de Matto Grosso jusqu'au Parana. Cette fraction, dont le nom seul est un peu altéré, connue aujourd'hui sous celui de Chavantes, dut soutenir de rudes guerres avec les Carajas qui occupaient en maîtres les deux rives du moyen Araguaya; ces Indiens ont la réputation d'être des hommes courageux, féroces même, et ils sont la terreur de leurs voisins les Carajas.

Les Cherentes et les Carahos, ainsi qu'une fraction de Carajas élèvent le bétail et cultivent un peu de terre. Chacun fait son petit défrichement au milieu de la forêt pour y planter du manioc, du riz, etc. Mais ils n'ont guère le sens de la propriété particulière, plutôt celui de la propriété collective; ils regardent tout empiétement sur leur territoire comme une injustice révoltante. Pendant notre séjour à Pará, nous vîmes arriver trois chefs Carajas et Cayapos avec six guerriers venant réclamer devant le président de l'État, M. João Coelho, contre les spoliations dont ils avaient été l'objet de la part des habitants de la région.

XIX. — Dans le cours supérieur de l'Araguaya, au-dessus de Leopoldina et jusque près du confluent du Tocantins, on trouve l'importante tribu des Cayapos qui se répandent un peu partout dans les sertoes, entre l'Araguaya et le Xingu. La nation des Cayapos descend des montagnes qui portent leur nom, considérées comme le point central de leur race; cette nation a de tout temps rayonné entre les bassins de l'Amazone et du Parana, elle passe pour redoutable. Cependant, les missionnaires dominicains réussirent à en grouper un certain nombre près de Conceição do Araguaya, ils commençaient à s'habituer à une vie sédentaire; malheureusement cette colonie a été dernièrement attaquée et pillée par des bandits qu'on nomme là-bas des *cangaceiros* qui, sans doute, ne trouvèrent pas de prise plus riche

Cette violence injustifiée produisit sur les pauvres Indiens un sentiment de méfiance et d'amertume, puis, sans aucun doute, le désir de la vengeance contre ceux qui disaient vouloir les protéger et qui les trompaient d'une façon aussi cruelle. Il est difficile, dans des moments semblables, de faire entrer dans les cerveaux peu cultivés de ces primitifs, la compréhension que ceux qui les ont attaqués n'appartiennent pas à la même catégorie que ceux qui leur promettent secours et éducation; pour



Goyaz. — Indiens et Indienne Bororos.

eux ce sont des blancs. Heureusement, quelques bandits ayant pu être pris par les forces du gouvernement, le désir de représailles se calmera peut-être dans l'esprit des indigènes, qui commençaient à apporter leur concours, intermittent il est vrai, à la mise en valeur de la région.

Des fazendeiros de la région de Rio Bonito et de Rio Claro, avec lesquels nous nous sommes rencontré, nous ont donné quelques renseignements sur les relations peu cordiales qu'ils entretiennent avec les Cayapos.

Rio Bonito est une bourgade installée sur les bords de la rivière du même nom, affluent de l'Araguaya; c'est le centre d'une population d'éleveurs venus des États de Minas et de São Paulo. Ayant trouvé dans les contrées du Haut-Araguaya de splendides pâturages, ils en ont pris possession et ils ont bâti de grandes fazendas pour s'y livrer à leur industrie préférée : l'élevage du bétail, qui ne demande pas une grande activité ni un labeur absorbant. Ils ne regrettent pas d'être venus s'installer dans ce pays, au contraire, mais le voisinage des Cayapos leur occasionne parfois quelques ennuis. Le territoire de Rio Bonito est, en effet, placé au cœur même d'une contrée qui, de tout temps, a été regardée comme le berceau de la nation indienne des Cayapos.

On comprend que ces Indiens, voyant des hommes d'une autre race venir s'établir au centre de leur pays, n'aient pas résisté à la tentation de protester, et comme chez eux les protestations ne se font pas autrement qu'à coups de flèches et de casse-tête, on devine ce qui en est résulté. Dans la région du Rio Bonito, ils font parler d'eux de temps en temps et ils se livrent à des déprédations particulières sur les nouvelles fazendas. Un de ces fazendaires nous racontait comment ils étaient venus pendant la nuit piller sa basse-cour et lui enlever ses plus beaux porcs, pour faire bombance avec cela tout près de la maison. Pour le narguer, ils apportèrent à l'entrée de l'habitation les plumes des volailles et les os de ses cochons. A un autre, ils avaient arraché ses plantations de manioc, mais ils agissent de la sorte pour les plantations d'une même tribu lorsqu'elles arrivent les premières à maturité. A un troisième, ils avaient mutilé des mulets et des chevaux afin de pouvoir en arracher les fers dont ils sont avides, etc. Les fazendaires du Rio Claro avaient à se plaindre des Cayapos plus encore peut-être que ceux du Rio Bonito; lassés de subir des avanies, exaspérés des meurtres commis par les Indiens, les hommes valides s'étaient armés et organisés en troupe pour faire une batida (battue) de *bugres* (1); ils se divisèrent en deux troupes, essayant de cerner quelques groupes ou villages, n'importe lequel, coupable ou innocent. Une nuit, vers l'aube, ils cernèrent une taba (village); une partie des

(1) Nom générique sous lequel on désigne au Brésil tous les Indiens sauvages.

habitants, attaquée en plein sommeil, fut massacrée sans pouvoir se défendre. Les survivants, mêlés à d'autres groupes, se massèrent en arrière et firent tête à leurs agresseurs le jour suivant. La troupe dut alors battre en retraite en détruisant trois villages abandonnés avec quelques femmes et vieillards, qu'elle trouva sur le chemin de retour. Le résultat le plus clair de cette expédition, comme de toutes les autres semblables, fut d'empirer la situation en ajoutant de nouveaux griefs aux anciens et en allumant de plus violents désirs de vengeance dans le cœur des Indiens.

Quels sont les devoirs de l'homme civilisé à l'égard des sauvages dont il usurpe la terre, usurpation peut-être légitime puisque l'indigène ne l'a pas faite entièrement sienne par son travail? Jusqu'où doit-il pousser la patience et supporter les avanies que commet de bonne foi un sauvage qui n'a pas la moindre notion de la propriété? Ces questions si graves, à propos du droit de chacun, légitime ou non, on les résout sur place, pratiquement, et au petit bonheur des coups de fusil. Les fazendaires que nous avons entendus avaient un formidable dossier de griefs à formuler contre leurs voisins, mais si ceux-ci, à leur tour, avaient pu formuler leurs plaintes, qui sait quel terrible réquisitoire ils pourraient présenter? Nous savons, pour l'avoir maintes fois observé, que la haine de l'Indien a, dans la plupart des cas, été provoquée par des abus et des brutalités de la part des premiers colons des frontières, population généralement ignorante et grossière, animosité qui se reporte naturellement sur tous les blancs en général.

XX. — Lorsqu'on reproche à ces habitants de maltraiter ou de tuer les Indiens, ils répondent invariablement en haussant les épaules « O Indio e um bicho mao » (l'Indien est une bête malfaisante).

Donc, c'est faire œuvre pie que d'en débarrasser la terre quand l'occasion s'en présente. En réalité, à part quelques rares exceptions, les Indiens du Brésil sont inconstants et indisciplinés, gourmands et voleurs, susceptibles et vindicatifs. Une partie de ceux qui sont élevés par les missionnaires et dans quelques collèges établis par le gouvernement s'empressent de retourner dans les forêts pour reprendre la vie sauvage en l'agrémentant de quelques vices de plus. A la vérité, ce ne sont plus des enne-

mis; devenus membres influents de leur tribu, ils lui donnent une meilleure organisation. Sur une terre riche et fertile, les Indiens mènent une vie misérable; leur indolence et leur paresse, leur insouciance, en est en partie la cause, mais c'est surtout à l'état social dans lequel ils vivent, une sorte de communisme primitif, que les malheureux doivent d'être dans une misère sordide dont il est impossible de se faire une idée. N'étant pas le seul à profiter de son travail, puisqu'un autre peut profiter de sa récolte avant lui, l'Indien se préoccupe peu de faire des plantations, à son tour il ira récolter dans une plantation voisine.

Une tribu d'Indiens, reste de hordes tupys, est connue dans le Haut-Tocantins et dans le sud de Goyaz sous le nom de Bororoes, mot qui en réalité signifie, ennemi; l'aspect de ces indigènes diffère suivant les régions, les ornements dont ils se parent sont d'autant plus différents que ces Indiens sont depuis plus ou moins longtemps en contact avec les civilisés. Dans ce dernier cas, les Bororoes se percent la lèvre inférieure pour y placer des rondelles de bois, ou une sorte de chapelet composé de petits morceaux de nacre ou d'os. Ces Bororoes sont d'une grande adresse pour ramer, plonger et chasser ou pêcher le poisson, ils ont des chiens d'une race spéciale pour compagnons de chasse; et il arrive que des bandits brésiliens, les Cangaceiros, les excitent à commettre des rapines.

Même dans les régions où ils sont les plus nombreux, on aborde difficilement les Indiens *bravos* des diverses tribus, qui sont prodigieusement habiles à se dissimuler et dont on ne connaît la présence que par les dommages qu'ils causent. La plupart de ceux qui ont eu à en souffrir n'en ont parfois aperçu aucun. On retrouve leurs traces, leurs campements, mille indices montrant qu'ils sont bien passés par là; mais sauf certains cas, assez rares, où ils attaquèrent à découvert un voyageur isolé ou une maison sans défense, les maraudeurs restent invisibles. Les incursions des bravos deviennent de plus en plus rares à mesure que le pays se peuple et que les forêts qui leur servent de repaires s'éclaircissent par la hache et par le feu. Comme ils n'ont d'autre tactique que la ruse et qu'ils n'attaquent que par surprise, sinon toujours sans raison, il suffit généralement de couper les arbres à une certaine distance pour être à l'abri d'une agression.

Pendant notre voyage sur les rives du Parana entre les chutes

Urubupunga et le rio Aguapehy sur les deux rives du Parana, visitées, rive gauche par les indiens Coroados, rive droite par les Cherentes, il nous a été difficile d'entrer en relation directe avec ces Indiens. On s'apercevait à chaque instant de leur présence, on les approchait certainement plus d'une fois. Cheminant à travers la forêt nous entendîmes des voix qui semblaient nous narguer ou nous défier avec colère en langue indienne ou en très mauvais portugais. Nous y répondions en les priant de se montrer ou de se laisser approcher en y mettant les tons de voix les plus engageants, autant qu'il était possible du moins lorsqu'on



Goyas. — Famille d'Indiens guaranys demi-civilisés.

converse à travers la profondeur de la forêt. Nous leur promettions ce qu'ils ont l'habitude de désirer le plus, couteaux, hameçons et tabac; peine inutile, impossible de les décider à se montrer. Une seule fois, quatre cherentes appartenant à un groupe accourus sur la rive du fleuve, appelés par la trompe d'un de nos barqueiros, consentirent à se laisser approcher et à accepter quelques menus cadeaux pendant que les autres se retiraient plus loin. Dans les picadas tracées en forêt, ces dialogues à distance avec des êtres mystérieux qu'on ne voit pas, qu'on sait être animés d'intentions hostiles, qui épient sans qu'on puisse les

aborder, sont étranges et impressionnants. Il faut vraiment que ces Indiens soient moins féroces qu'on veut bien les représenter, car rien ne leur serait plus facile que de percer de flèches sans grand risque le voyageur qui passe dans la forêt.

Dans les États du Sud, São Paulo, Parana, Santa Catharina, Rio Grande do Sul, on trouve encore dans certains centres des aldeamentos d'Indiens guaranys demi-civilisés qui achèvent de s'éteindre à l'abri de quelque population. Dans l'ouest de ces mêmes États, fort peu explorés, on retrouve encore les Coroados réputés comme très sauvages, on les rencontre du rio Tiété jusqu'aux chutes de Sete Quedas. Tous ces Indiens dits Coroados ou couronnés en raison des diadèmes ou cocares de plumes qu'ils portent dans les jours de fête, semblent appartenir à la grande tribu des Caïnguas, dont les Indiens des environs du Guayra font aussi partie, et ne forment nullement une race isolée.

CHAPITRE XIII

ÉTAT DE MATTO GROSSO

I. — Un Etat lointain et peu connu. — II. Limites, aspect physique. — III. Rivières, climat. — IV. La *Grande Forêt,* mission du colonel Rondon, son œuvre, une auto dans la brousse. — V. Un canal utile. — VI. Cuyaba, la ville de l'Or. — VII. Corumba. VIII. Ladario, Miranda, Sao Luiz de Caceres, etc. — IX. Du Parana au Paraguay et au Pacifique. — X. Le caoutchouc et la canne à sucre au Matto Grosso. — XI. Elevage et exportation de bêtes à cornes. — XII. Gisements aurifères et diamantifères. — XIII. Les aigrettes du Matto Grosso, chasse de civilisés. — XIV. Chasse des Indiens, comment ils en tirent parti. — XV. Commerce des plumes, exportation, droits de sortie.

I. — Plus que Goyaz, Matto Grosso peut être considéré comme l'État le plus lointain du Brésil. En effet, si, dans l'état actuel des communications, il faut une quinzaine de jours pour arriver à la capitale de Goyaz, comme nous l'avons dit précédemment, trente à quarante jours sont nécessaires pour aller de Santos ou Rio, à Corumba et Cuyaba. On se rend par voie maritime jusqu'à Buenos Ayres ; puis, on emploie le service fait par le Lloyd Brazileiro et par diverses lignes de navigation argentines et paraguayennes. C'est cette dernière voie que nous avons prise au cours d'un voyage antérieur. Pour l'instant, malgré quelques passages agréables, cette longue navigation fluviale, depuis l'Océan jusqu'à Corumba, est plutôt monotone. Comme pour Goyaz, il faudra environ trois années pour que la capitale de Matto Grosso soit directement reliée au littoral brésilien par la voie ferrée.

On peut dire que le Matto Grosso est l'État le plus riche de la Confédération, celui où la nature s'est montrée le plus prodigue de ses dons, tant au point de vue des richesses forestières et de la fertilité de son sol que de la prodigieuse valeur de son sous-sol. L'État de Matto Grosso a une superficie de 1.379.651 kilo-

mètres carrés, il vient immédiatement après Amazonas pour l'importance territoriale ; sa population ne dépasse guère 160.000 habitants; c'est l'État le moins peuplé du Brésil; il a donc à lutter contre deux terribles ennemis, le peu de densité de la population et l'énormité de son territoire, avec en plus l'isolement causé par le manque de communications. Matto Grosso constitue, pour l'instant, comme un monde à part, une terre vierge encore à découvrir, puisque seulement les zones riveraines des fleuves Parana et Paraguay sont bien connues et que c'est uniquement sur les rives de ce dernier qu'on trouve quelques cités plus ou moins considérables.

L'intérieur est intact, et on possède peu de renseignements sur toute la contrée en général : c'est une partie de cet Ouest brésilien qu'on ne fait que soupçonner. Tout ce morceau du Brésil est représenté, en effet, sur les cartes par de larges espaces en blanc; pour tous ceux qui cherchent des terres à explorer, il offre encore aujourd'hui un aussi beau champ d'action que le cœur de l'Afrique. Sans parler du bassin de l'Amazone qui, sur d'immenses espaces, est aussi le pays de l'inconnu, les cartes représentant les cours supérieurs de l'Araguaya, du Tapajoz et du Xingu qui enchevêtrent leurs sources au milieu d'un réseau inextricable de rivières, ne paraissent guère plus précises que celles qui décrivaient les cours du Niger et du Congo, il y a quarante ans.

II. — Les limites du Matto Grosso vers le sud et l'ouest sont assez précises; c'est, de ce côté, le fleuve Paraguay et le Guaporé qui le sépare de la Bolivie sur une distance de 14 degrés. Sa frontière orientale est aussi limitée par deux grands fleuves, le Parana, qui le sépare des États de Parana et de São Paulo, et l'Araguaya ou Rio Grande, de celle de Goyaz. Au nord, il touche aux États d'Amazonas et du Pará, sa limite est indécise et diversement tracée, ce sont des régions en litige, de même que quelques sections des limites orientales. On ne possède également sur l'orographie de cet immense État que des données très sommaires. On sait qu'à mi-distance du nord et du sud, il existe deux chaînes importantes ou de hautes terres qui la partagent en deux versants inégaux; l'un, celui du nord, très vaste; l'autre beaucoup plus petit. Ces hautes terres, dont l'altitude ne dépasse guère 1.000 mètres dans les serras dos Parecis, São Vicente,

Salinas, etc., qui se dirigent de l'est à l'ouest pour finir sous les noms de Amanbahy et de Maracajú, sont d'une altitude un peu supérieure vers le cordon sud.

En réalité, il n'y aurait qu'un plateau formant des plaines appartenant aux campos des Parexis ou Parecis (du nom des tribus indiennes qui vivent dans la région), que les eaux ont ravinées sur d'immenses espaces; ces ravins ne sont cependant pas des vallées. Pendant la saison sèche, les eaux se maintiennent dans des apparences de lit; mais de février en août, saison des grandes crues, elles s'étalent au dehors et forment sur la plaine de vastes nappes qui atteignent parfois 3 mètres de profondeur. Il est des régions où ces nappes ne s'évaporent jamais complètement et constituent des marais démesurés, comme ceux que nous avons observés au-dessous de Corumba. De même, plus au sud, sur les deux rives du Paraguay, mais surtout sur la rive gauche, existent les immenses marais ou bañados de Xarayes, zone de 7.000 kilomètres carrés, dans laquelle le Paraguay et ses affluents confondent leurs eaux entre une multitude d'îles et d'îlots couverts de buissons ou de grandes herbes. Il y a également des marais analogues, mais beaucoup moins étendus, dans la région du versant nord.

III. — Un grand nombre de rivières très importantes sillonnent le territoire de Matto Grosso dans tous les sens. Sur la frontière ouest et est, ce sont : l'Apa, le Paraguay, le Guaporé, le Madeira, le São Manoel, l'Araguaya et le Parana; au centre, le Taquari, le Cuyaba, l'Arinos et une partie du Tapajoz, une partie du Xingu et le rio das Mortes. Les conditions climatériques sont très différentes au nord et au sud, de même sur les plateaux et dans les plaines basses. En général, ce climat est chaud; la moyenne de la température est de 24°; lorsque soufflent les vents du nord, le thermomètre dépasse 30° et quand c'est, au contraire, le pampero, sorte de mistral venant du sud qui règne, la température tombe à 15 et à 14°. Tout ce qu'on peut affirmer avec certitude, c'est que le climat des hauts campos est très salubre, l'air y est sec et la température relativement plus basse; les maladies endémiques y sont à peu près inconnues. Par contre, dans les régions du sud-ouest, limitrophes de la Bolivie, zones inondables, l'atmosphère est dense et lourde; il y existe des légions de moustiques et la fièvre intermittente, quoique

bénigne, y est fréquente. C'est pourtant la région du Matto Grosso la plus peuplée, et, malgré son insalubrité relative, elle a toujours été à l'abri des épidémies, peste, fièvre jaune, choléra, exception faite d'une épidémie de variole, survenue en 1868.

IV. — Le nom de Matto Grosso, mot qui veut dire : grande forêt, ferait penser que cet État n'est composé que d'une immense forêt vierge; on se tromperait en partie, car, dans nombre de régions connues, rien n'éveille l'idée de la forêt vierge, telle que nous la comprenons. On n'a généralement autour de soi que des *cerrados*, c'est-à-dire de grandes broussailles; dans leurs parties les plus élevées, les campos de Matto Grosso portent des graminées, des halliers, une végétation disséminée en bouquets isolés. C'est ce que vient de reconnaître la Commission commandée par le colonel Rondon, du génie brésilien, qui, depuis plus de deux ans, violente la brousse de cet immense État, chargée par le Gouvernement d'établir des communications télégraphiques entre Cuyaba et l'Amazone. Après des difficultés et des efforts sans nombre, cette tâche, qu'on aurait pu croire impossible, est en grande partie réalisée, grâce à l'audace, à l'énergie et à la ténacité du colonel Rondon et de ses collaborateurs. La Commission avait à opérer une percée presque en ligne droite, en suivant la vallée du Jurema, jusqu'au Madeira, pour établir la ligne-tronc, avec toutefois un léger écart à l'ouest, pour relier la ville de São Luiz de Caceres, sur le Paraguay, et l'ancienne métropole de l'État, aujourd'hui en ruine, Villa Bella de Matto Grosso, sur le Guaporé.

On ne saurait trop applaudir à l'œuvre admirable de cette mission et aux résultats obtenus en luttant contre les difficultés de toutes sortes : attaques des Indiens, obstacles accumulés par la nature et les éléments, etc. Contrairement à ce qui se passe d'habitude, la mission s'efforça de vivre en bonne intelligence avec les tribus indiennes qu'elle rencontrait, et dont quelques-unes se montrèrent hostiles. Grâce à beaucoup de patience et de bons traitements, la mission y parvint ; elle eut cependant plusieurs hommes blessés à coups de flèches. Tout en construisant sa ligne et en en assurant la conservation, la mission Rondon opéra la reconnaissance d'une immense étendue de terrain inculte dans la partie du sertão nord-ouest du Matto Grosso, zone définitivement et complètement étudiée. C'était là la réalisation

d'un projet depuis longtemps conçu, mais toujours ajourné par ceux qui voyaient figurer en blanc sur les cartes une zone colossale, couverte de forêts, avec la mention décourageante « terras desconhecidas », terres inconnues.

En effet, après la construction de l'embranchement de 300 kilomètres établi entre São Luiz de Caceres et Matto Grosso (Villa Bella), la mission dut traverser et reconnaître des forêts et nombre de rivières inconnues. Le chemin jusqu'à Diamantino, bourgade qui est considérée comme la clef du sertão, fut le suivant, en l'indiquant par les noms des stations installées qui figureront sur les cartes futures. Au nord de Cuyaba Povoação (1) da Guia, sur les rives du Cuxipoassu; Povoação de Brotos et villa de Rosario sur la rive du rio Cuyaba; Villa Diamantino au confluent du rio do Ouro et du Diamantino. En plein sertão elle créa Parecis, sur le plateau de ce nom, au bord de la rivière du Kagado, l'*Uazutliata* des Indiens Parecis; Ponte de Pedra, au bord du rio Bocayuva ou *Sucuriuina* des indigènes; Barão de Capanema, sur la rive du rio do Chumbo (plomb) ou *Kurusiunasá* des Indiens, nommé aussi Cravary, Salto Utiarity, près d'une imposante chute portant ce nom, sur le rio Papagaio ou *Sauéruiná*; puis la station de Juruema sur les rives du fleuve de ce nom, le *Kamaizacola* des Indiens Parecis. De ce point la mission prit la direction du Jacy Parana pour atteindre le rio Madeira près de Santo Antonio. La mission Rondon parvint à utiliser une automobile de route « Fiat », de quarante chevaux, qui pouvait véhiculer 3.500 kilos à la vitesse maximum de 30 kilomètres à l'heure, sur de très grandes distances; tout d'abord sur les rives du rió Sepotuba, depuis Tapirapoan jusqu'au Salto ou saut du Sepotuba, puis de ce point jusqu'au Jurema sur le plateau des Parecis. Cette automobile rendit d'énormes services à la mission pour transporter son énorme matériel par un va-et-vient continuel, d'autant plus que l'organisation des convois de vivres et de matériel au moyen de mules était rendu difficile par le manque de pâturages sur certains points. Une équipe perçait un picadão (large sentier) dans la forêt pour le passage de la voiture. Nous ne savons pas encore si cette automobile, la première qui aura traversé une région inexplorée considérée impraticable, sera parvenue à São Antonio sur le Madeira avec le colonel Rondon.

(1) Petite agglomération, lieux parfois composés de quelques cases.

V. — La ligne de partage des eaux entre les rivières qui, se dirigeant au nord, vont grossir l'Amazone, et les autres qui, coulant au sud, sont tributaires du Parana, est en quelques points si étroite qu'il suffirait d'ouvrir un canal d'environ 6 kilomètres de long entre le rio Aguapehy [1], sous-affluent du fleuve Paraguay et le rio Alegre, sous-affluent du fleuve Madeira, pour établir une communication fluviale ininterrompue entre le Rio de la Plata et l'Amazone. Vers la fin du XVIIIe siècle, le gouvernement portugais pensa à faire construire ce canal, mais les moyens d'exécution dont on disposait alors étaient insuffisants. Il est possible que ce projet soit repris après l'achèvement des travaux du chemin de fer Madeira-Mamoré, qui contourne la zone des rapides de ces fleuves ; on ouvrirait ainsi au commerce et à la civilisation des régions extrêmement riches en caoutchouc, jusqu'ici inexplorées et inexploitées dans les neuf dixièmes de leur étendue.

On sait seulement que le long des rivières de l'intérieur vivent des tribus indiennes parmi lesquelles : les Parecis, les Guatos ou Barbados, los Huanas, les Chanes, appartenant sans doute à la même famille que les Mojos de Bolivie, les Coroados et les Cayuas du São Lourenço, etc.; tribus les unes pacifiques, les autres hostiles, dont on ne connaît pas le nombre ni l'importance. Pendant sa percée de Cuyaba au Madeira, la mission Rondon n'a pu, malgré l'énormité de son labeur, que soulever une faible partie du voile qui couvre encore le Matto Grosso au nord du Campos dos Parecis.

VI. — A l'heure actuelle, cet immense État ne compte encore qu'un très petit nombre de centres habités dignes d'être mentionnés ; la population, insignifiante comme on l'a vu, est dispersée çà et là dans le centre et le sud de l'État, surtout sur la rive du Paraguay. Cuyaba, la capitale de Matto Grosso, est aujourd'hui une ville d'environ 30.000 habitants. Elle est située à peu près au centre de l'État sur la rive gauche du fleuve du même nom, en un point presque équidistant des trois versants du triangle formé par les serras dos Parecis et do Norte, de Amambahy et de Maracaju. La ville s'étend sur la rive du Cuyaba

(1) L'Aguapehy est affluent du rio Cuyaba et le rio Alegre affluent du Guaporé. Le partage des eaux serait surtout entre l'ancienne ville de Matto Grosso, sur le Guaporé, et la capitale actuelle Cuyaha, sur le rio du même nom.

sur une longueur de 3 kilomètres; malgré quelques constructions modernes, elle a l'aspect de toutes les vieilles cités coloniales de l'intérieur, et la plupart de ses maisons sont d'un seul étage. Les rues sont pour la plupart étroites et très mal pavées avec des pierres irrégulières ; il y a plusieurs places, dont un superbe jardin public orné de plantes tropicales variées où la musique joue deux fois par semaine. Cuyaba est dans son ensemble beaucoup plus animée que Goyaz ; une ligne de tramways, assez médiocre mais utile quand même, dessert la ville ; on y



Matto Grosso. — Le port de Corumba et le Paraguay.

trouve des clubs très fréquentés et quelques hôtels de dixième ordre que le voyageur est cependant heureux de rencontrer. Le Palais du Gouvernement, d'une architecture lourde et ordinaire, l'Hôpital, l'Arsenal, le Trésor, le Collège des Salésiens, le Lycée, la Chambre des Députés, l'église São Gonçalo parmi six autres, sont les meilleurs édifices de Cuyaba, tous en somme fort ordinaires. La chaleur y est assez grande, mais moins qu'on pourrait le supposer, car la ville est située sur une colline à 230 mètres d'altitude et d'autres collines en limitent l'horizon sauf à l'ouest.

Le président de l'État de Matto Grosso est élu pour quatre ans et le pouvoir législatif est exercé par une seule Chambre

composée de dix-huit députés, élus pour deux ans, qui se réunissent le 13 mai de chaque année. Ces courtes périodes maintiennent dans les principaux centres une certaine agitation avant, pendant et après les élections qui, en raison du caractère bouillant des habitants habilement excités par des perturbateurs, dégénèrent en troubles plus ou moins prolongés. Depuis quelques années, la zone peuplée de l'État est souvent troublée par les agissements de quelques ambitieux. Le gouvernement fédéral s'est vu obligé d'intervenir, mais les diverses amnisties votées par le Congrès ont eu pour effet d'encourager les perturbateurs habituels de l'ordre. Il faut bien vite ajouter que ces troubles sont purement locaux et politiques, c'est plutôt une lutte entre des personnes aspirant aux fonctions publiques; le commerce et les habitants n'en sont que peu ou nullement affectés.

Cuyaba, comme d'ailleurs tous les centres de population de l'État, doit sa fondation à la grande quantité d'or qui fut découvert dans les terrains sur lesquels elle est assise, par les bandes d'aventuriers paulistes que la soif de l'or poussait vers les régions ignorées de l'intérieur, assurant ainsi à la couronne de Portugal d'immenses territoires inconnus. C'est sur les rives du Coxipo-Merim qu'un de ces aventuriers, Paschoal Cabral, étant à la chasse d'esclaves indiens, trouva dans les berges de la rivière des pépites d'or en assez grand nombre; il s'établit d'abord sur ce point, puis plus tard au lieu dit Forquilha, où le précieux métal était encore plus abondant. Il se rapprocha ainsi de l'endroit où se trouve aujourd'hui Cuyaba, et où un de ses compagnons, Miguel Subtil, découvrit accidentellement des pépites de plusieurs livres. C'est autour de Cuyaba qu'on trouva les gisements les plus riches du Brésil; en l'espace d'un mois 6.000 kilos d'or furent extraits. Ces nouvelles, propagées à l'intérieur, attirèrent sur les rives du Cuyaba un grand nombre d'aventuriers venus des États de Minas et São Paulo, lesquels peu à peu se répandirent sur d'autres points du pays où l'or était découvert. Autour de la ville, on voit toujours un grand nombre de trous et de larges excavations qui montrent combien le sol fut retourné. Aujourd'hui encore, dans la capitale et dans d'autres localités, lorsqu'il pleut fort, de légères paillettes d'or affleurent à la surface du sol, que les enfants cherchent à réunir. L'habitant dédaigne maintenant d'extraire cet or, car une journée de lavage

ne lui rapporterait pas autant qu'une demi-journée de travail ordinaire.

Il n'y a aucune industrie à Cuyaba, sauf une fabrique de bière à Manga et quelques fabriques de boissons alcoolisées ou gazeuses.

VII. — Corumba est la seconde ville de l'État, on pourrait peut-être dire plus exactement la première en raison de sa population, de son activité, de son commerce, mais c'est en même temps une ville plus moderne. Corumba est le principal port et



Matto Grosso. — Vue partielle de Corumba.

l'entrepôt commercial de Matto Grosso, elle est édifiée sur la rive gauche du Paraguay, dans une anse formée par le fleuve et sur une hauteur de formation calcaire qui porte une moitié de la ville. L'autre moitié, la partie basse, s'élève sur la rive du fleuve; c'est là que se trouvent la douane, beaucoup de magasins et de dépôts commerciaux et aussi nombre de maisons particulières. C'est une ville très cosmopolite, aux rues larges, régulières et bien ombragées, quoiqu'elles ne soient pas toutes pavées. Les maisons de commerce y sont nombreuses et l'activité commerciale assez grande. La rue Delamare est la principale artère de la ville, une sorte de rue do Ouvidor; c'est l'endroit le plus gai, le

plus vivant de Corumba, celui où on trouve les principaux magasins de modes, mercerie et nouveautés.

Une grande partie de la population de Corumba est étrangère, Argentins et Paraguayens y sont particulièrement nombreux; on y entend parler les langues les plus diverses, et surtout le guarany, non seulement parmi les Paraguayens, mais aussi parmi les Brésiliens. Les places de la ville, peu nombreuses, sont bien garnies d'arbres; les édifices publics ont meilleur aspect que ceux de Cuyaba, entre les meilleurs figurent la Municipalité, la caserne, la prison et le Dépôt militaire. Cette ville progresse continuellement, si bien qu'on avait envisagé d'y accomplir des travaux afin d'y permettre l'accès des navires calant 6 mètres d'eau; mais comme d'après le rapport adressé au Ministère des Travaux Publics il faudrait de trop grandes dépenses pour arriver à ce résultat, on va se borner à y construire des quais. La profondeur du port aux plus basses eaux est toujours supérieure à 2 mètres, mais le canal le plus profond se trouve sur la rive opposée à la ville, où se tient la douane bolivienne de Porto Suarez. La largeur du Paraguay à cet endroit n'est que de 340 mètres.

Corumba est environnée de campagnes verdoyantes, mais plus loin se trouvent des régions inondées à l'époque des crues et où l'eau ne s'évapore jamais complètement, formant des marécages et des bañados. Il existe dans les environs de la ville de grands gisements de fer oligiste qui attendent qu'on veuille bien les exploiter.

VIII. — *Ladario* n'est à proprement parler qu'un centre artificiel assez actif, situé à 6 kilomètres au-dessous de Corumba sur le bord du Paraguay ; c'est un grand établissement de réparations navales fondé en 1872 et entretenu depuis par le Gouvernement fédéral, un des trois arsenaux de marine du Brésil. Il y existe de grands dépôts de matériel pour toute réparation et des chantiers et ateliers bien outillés. C'est à Ladario que se trouve la station des petits vaisseaux de guerre qui composent la flottille du Matto Grosso, au nombre d'une demi-douzaine. L'arsenal et la station sont défendus par cinq forts établis sur les berges les plus élevées du fleuves.

Miranda est une petite localité sans grande importance située à un kilomètre de la rive droite du rio Miranda, la principale

industrie du district est celle de la herva matté ; de même dans le vaste municipe de Nioac, autre localité qui comme toutes celles du Matto Grosso semblent étouffées dans les vastes solitudes du territoire. La richesse de ce très vaste municipe est l'élevage du bétail, mais elle réside surtout dans les immenses champs de herva matté cultivés, appartenant à l'importante compagnie « Matte Larangeira », société fondée au capital de 4.000 contos (un conto de reis, 1.610 francs, le milreis 1 fr. 55) dont les fabriques donnent une production d'une valeur annuelle de 2.000 contos.

Matto Grosso, ou Villa Bella, est une ville historique car elle fut autrefois la capitale lointaine de l'État, ce n'est plus aujourd'hui qu'un gros bourg à moitié ruiné, situé à 600 kilomètres nord-ouest de Cuyaba et à 300 de São Luiz de Caceres sur la rive droite du Guaporé. Cette localité déchue reprendra sans doute une grande vitalité lorsque, après l'achèvement du chemin de fer Madeira Mamoré, les eaux du Guaporé et du Paraguay pourront être reliées comme nous l'avons dit par un canal très court unissant deux de leurs affluents.

São Luiz de Caceres est la ville la plus importante de l'État après Corumba, située sur la rive gauche du Paraguay, à 300 kilomètres sud-ouest de Cuyaba ; sa population est d'environ 15.000 habitants. Cette ville, une des meilleures places commerciales de l'État, ne fera que progresser grâce à l'industrie de l'élevage qui se fait en grand dans le municipe, et aussi en raison du commerce du caoutchouc, de la vanille, du jalap, de l'ipécacuanà et autres plantes médicinales telles que le jaborandi, la salsepareille, le copahyba, la quina, etc. Pour l'instant cette ville voit son essor comprimé par le manque de communications, car pendant la saison sèche les vapeurs remontent difficilement jusque-là et le service est fait le plus souvent par des vapeurs particuliers.

Nous avons dit que le Matto Grosso était relié avec le reste du Brésil par les vapeurs Lloyd Brazileiro dont la ligne fluviale, de Montévidéo à Cuyaba, forme deux sections d'une extension totale de 2.091 milles. La première section va de Montévidéo à Corumba ; le trajet se fait avec des vapeurs de 800 tonnes en moyenne, avec aménagement pour 50 passagers de première et 100 de troisième. On fait escale dans les ports suivants, argentins et paraguayens, brésiliens depuis Apa : Rosario, Parana, la Paz,

Corrientes, Asuncion, Apa, Porto Murthinho, Coimbra, Corumba. De Corumba à Cuyaba, il y a 440 kilomètres, ce trajet forme la deuxième section et s'opère avec des vapeurs de moindres dimensions, de 50 tonnes en moyenne, pouvant contenir 20 passagers de première et 50 de troisième. On suit le cours du Paraguay puis le São Lourenço et le Cuyaba. Il existe aussi des Compagnies de vapeurs argentins qui font régulièrement ce parcours.

IX. — La construction de la ligne ferrée qui doit mettre en communication directe Matto Grosso avec le littoral, est aujourd'hui entreprise simultanément des deux côtés de l'État, la partie qui traverse le nord-ouest de São Paulo étant complètement achevée. C'est de ce côté que nous avons cette fois pénétré en territoire du Matto Grosso par le tracé du chemin de fer Nord-Ouest où nous avons trouvé de nombreux campements d'ouvriers. Ce tracé, qui est peu connu et a subi diverses modifications, est actuellement définitivement établi, pour la section qui traverse le Matto Grosso sur 960 kilomètres. Cette section a été commencée à Porto Esperança, sur la rive gauche du Paraguay, à 90 kilomètres et à cinq heures de vapeur de Corumba. De ce point, le tracé traverse des terrains bas et marécageux (baixada) qui s'étendent jusqu'à la serra de Bodoquena sur une distance de 40 kilomètres; de là, il suit les pentes de cette serra jusqu'au rio Atibay, qu'il traverse, se dirige sur le rio de Miranda, Aquedauna et Campo Grande, aujourd'hui perdues au milieu des solitudes matto-grossiennes. De Campos Grande le tracé va presque en droite ligne jusqu'au Rebojo de Jupia, sur le Parana, en passant par Lagoas.

Malgré les difficultés rencontrées depuis le point initial du tronçon de Porto Esperança à Miranda, où existe un grand marais on a déjà réussi à asseoir la ligne jusqu'au kilomètre 80.

Dans la direction de Miranda à Campo Grande les travaux se poursuivent régulièrement et avec une rapidité satisfaisante. En cet endroit, cependant, on a eu à vaincre de grandes difficultés, spécialement par manque de personnel; celui qui s'y trouve immigre facilement, soit pour fuir le climat, soit pour se rendre au Rio de la Plata où il va se livrer aux travaux des moissons ou de la fenaison.

La partie la plus difficile de la ligne est à peu près achevée jusqu'à Miranda; maintenant les travaux vont se poursuivre avec

plus de facilité, car la zone à traverser est composée de campos immenses très salubres où le placement des rails se fera plus rapidement.

La Nord-Ouest, ou transcontinental brésilien, des rives du Paraguay pénétrera en Bolivie en face de Porto Esperança pour se diriger sur Huanchaca, point qui se trouve relié par chemin de fer au port d'Antofogasta, sur le Pacifique. De Huanchaca à la Paz, il y a un autre tronçon de voie ferrée. Grâce au transcontinental, la Bolivie se verra rapprochée de l'Europe de plus de 2.000 kilomètres; cette entreprise gigantesque aura en plus comme résultat d'augmenter dans des proportions incalculables la valeur économique des régions aujourd'hui à peu près isolées, et ce sont les États de São Paulo et de Matto Grosso qui sont appelés à en tirer les plus grands bénéfices, principalement ce dernier qui pourra exporter plus facilement les riches produits de ses forêts.

X. — Les forêts du Matto Grosso égalent, par l'abondance et la valeur des arbres à caoutchouc, celles de l'Acre, de l'Amazonas et du Parà, dont elles sont d'ailleurs le prolongement, mais l'exploitation du caoutchouc est encore une industrie rudimentaire dans cette région où l'extraction et surtout la coagulation de la gomme ne se pratiquent pas tout à fait comme dans les territoires voisins. Nous avons eu occasion dans un autre ouvrage [1] de donner des renseignements sur la manière dont on extrait le caoutchouc dans cet État, aussi n'en parlerons-nous pas ici. Cette industrie procurant de gros bénéfices, des plantations de mangabeira et de maniçoba ont été faites dans le Sud de l'Etat et donnent déjà de bons résultats, mais comme la qualité et par conséquent le prix n'atteignent pas à beaucoup près celui du caoutchouc de *fine para* extrait de l'hevea, on préfère exploiter ce dernier dont le centre de production est la vaste région qui s'étend au nord de l'État, le long des affluents et des sous-affluents de l'Amazone. Cette exploitation, qui commence à se développer, a déjà fait la fortune de plusieurs maisons de commerce aujourd'hui fort importantes de São Luiz, de Caceres, de Cuyaba et de Corumba.

Le caoutchouc ne devrait être, pour le Matto Grosso, qu'une

(1) *Au pays de l'Or noir. — Le caoutchouc du Brésil.* Librairie orientale et américaine, E. Guilmoto, éditeur.

richesse accessoire, car la fertilité de l'État, aussi bien au sud qu'au nord, est extraordinaire et permet toutes sortes de cultures. La terre riche en humus entretient facilement une végétation exubérante, et cependant, pour des causes diverses l'industrie, agricole n'a pas progressé et ses produits ne suffisent pas à la consommation de la population. Celle-ci, malgré son bon caractère, est extrêmement inactive et indolente. On cite des plantations de canne à sucre qui ont produit pendant quarante ans sans être replantées, le riz donne souvent dans la proportion de 800 et 1.000 pour un, le maïs 200 pour un, le café et le tabac croissent admirablement. Seule, la canne à sucre est cultivée sur une assez grande échelle; sur les rives des fleuves Paraguay, São Lourenço, Cuyaba, etc., il existe 15 grandes usines centrales dont la plupart possèdent un outillage perfectionné. La plus importante est l'usine d'Itaicy, située sur les rives du fleuve; cet établissement, qui vaut 2.300 contos, donne de gros bénéfices. Sur d'autres parties du territoire sud, il existe encore 80 autres engenhos de petite importance.

Les terrains des vallées de différents fleuves et rivières se prêtent admirablement à la culture de la canne à sucre; ils sont fertilisés tous les ans par le limon déposé au moment des inondations. Le sucre et l'eau-de-vie sont en grande partie consommés dans l'État de Matto Grosso lui-même, une petite partie est exportée au Paraguay.

XI. — L'élevage du bétail forme actuellement la principale richesse de Matto Grosso et au point de vue des ressources du pays, occupe le premier rang. Toute la région comprise entre le fleuve Parana, Apa et Paraguay possède des pâturages naturels salitrés comme on en voit peu; à défaut de l'agriculture qu'on dédaigne, sans doute parce qu'elle demande un travail plus constant, le bétail trouve là des conditions naturelles les plus favorables pour l'alimentation et la reproduction. On évalue à plus de 3.000.000 le nombre des bêtes à cornes existant dans l'État. Il y a des fermes qui élèvent jusqu'à 200.000 bœufs. Dans les bons pâturages, le nombre des têtes double en quatre années, ce qui correspond à une natalité de 28 p. 100.

Pendant la saison sèche, les pâturages qui sont naturels se conservent toujours verts; et pendant la saison des pluies, à mesure que l'eau commence à envahir les terres, l'herbe pousse

et s'élève, en se conservant toujours au-dessus du niveau de l'eau qui atteint souvent une hauteur de 30 à 40 centimètres, elle ne dépasse cette hauteur que dans les parties basses. Naturellement, tous les terrains ne sont pas envahis par les eaux qui débordent des fleuves; les parties les plus hautes se conservent à sec.

Les chevaux et les mulets ne viennent pas aussi bien dans les savanes de Matto Grosso à cause d'une épizootie dite *peste de cadeira*, sorte de paralysie des reins, venue de Bolivie il y a déjà fort longtemps. On se sert beaucoup de bœufs porteurs dans l'intérieur, les chevaux et mulets employés viennent du dehors. Il est tout naturel que dans ce pays d'élevage, l'industrie des viandes conservées ait pris un certain essor, mais on pourrait faire beaucoup mieux. A Paconé, ville située au sud de São Luiz de Caceres, il existe une charqueada (fabrique de viande salée et séchée) fondée au capital de 300 contos et produisant annuellement pour 500 contos de viande. A Miranda, il y en a une autre, fondée au même capital et produisant 350 contos de viande, cela malgré le manque de communication. Aux environs de São Luiz de Caceres, à Descalvados, se trouvent les pâturages, abattoirs et fabriques de conserves de viande en poudre connus sous le nom de Produits Cibils de la *C° Industrielle et Agricole au Brésil*, société belge fondée au capital de 6.000 contos, donnant une production d'une valeur de 700 contos. L'entreprise tue environ 70.000 têtes de bétail par an.

L'exportation du bétail sur Minas Geraes et São Paulo se fait par terre, à travers des routes qui sont à peine de mauvais sentiers; elle atteint 250.000 têtes par an. Les animaux n'arrivent aux environs de Uberaba (Minas) qu'après un voyage de plusieurs mois. Le Paraguay s'alimente aussi de bétail du Matto Grosso pour l'approvisionnement de ses villes. Les animaux pour la boucherie sont vendus couramment 50 à 60 francs par tête en moyenne.

L'État de Matto Grosso exporte chaque année environ 700.000 kilos de cuir sec et 100.000 cuirs salés. Les importations s'élèvent à 2.500 contos de reis et les exportations à 7.600 contos. Le budget de l'État est évalué à 1.900 contos de recettes et à 1.800 contos de dépenses en chiffres ronds. Les rentes de Matto Grosso sont beaucoup diminuées du fait de la contrebande qui se pratique sur une grande échelle sur la frontière du Paraguay et

par le Madeira, à l'aide du Guaporé où la surveillance est à peu près impossible.

XII. — Nous avons dit que l'État de Matto Grosso pouvait être considéré avec celui de Goyaz comme le plus riche de tout le Brésil en gisements de métaux précieux ; la plupart des mines d'or exploitées du temps de la colonisation ne l'ont été que superficiellement en raison des procédés d'extraction et du matériel employé tout à fait rudimentaire. Les emplacements de la plupart de ces mines sont encore presque tous connus ; certaines autres comme les Martyrios, d'où les premiers aventuriers rapportèrent de grandes quantités de métal, ne purent plus être retrouvées, de même que celles des Araés des environs du rio das Mortes. Voici, à titre de renseignement, les gisements connus exploités ou non, jusqu'à ce jour, ce sont les mines d'or de Jamory, Juruhima, Rio do Ouro, Brunado, mine anciennement très abondante mais peu exploitée ; Cocaes, près de l'ancien village de São José, dans les environs du rio Cuyaba; Galera, sur un affluent du Guaporé, Sapateiro, dans le municipe de Livramento, Façada, sur le chemin de Cuyaba à la fabrique de poudre située à trois lieues de la capitale.

Près des sources de l'Arinos, grande rivière sur le versant nord de la serra dos Parecis, se trouvent les mines de Santa Izabel, fort renommées et non exploitées. L'or est très abondant sur le rio Barbados qui naît dans la serra de Tapuapoan, principalement vers le confluent du Sepotuba. Dans le district de Camapuan, on trouve dans différentes rivières de ce territoire de l'or et des pierres précieuses. La chapada de Santa Anna, localité située à 60 kilomètres de Cuyaba, dans la serra de São Jeronymo, possède des mines d'or très riches. Des mines se trouvent également dans le Cabaçal, entre le confluent du Sepotuba et Villa Maria. Une Compagnie anglaise s'est établie à cet endroit.

Le rio Coxipo, qui naît dans la serra da Chapada, est un des plus riches en or de tout l'État; c'est dans son lit que les premiers aventuriers trouvèrent les plus grosses pépites ; ces mines sont connues sous le nom de Lavras de Subtil ou Forquilhas. Une Compagnie anglaise, The Transpacific, exploite l'or du rio Coxipo au moyen de dragues. Le Jauru, petite rivière tributaire du rio Coxim du district de Camapuan, possède beaucoup d'or. Les localités ou rivières suivantes sont également riches : Galera, rio

qui naît dans les campos de Parecis, 6 kilomètres au nord de Sareré; le Jamari ou Candeas, rio qui descend de la serra dos Parecis, possède sur ses rives les mines inexploitées de Urumacuan; Lavrinhas, petite localité sur le chemin de Cuyaba à Matto Grosso, est le centre de gisements importants. Dans la serra de Maracajú, au sud de l'État, descendent les rios Iguatimy et Ipané



Matto Grosso. — Notre campement sur le tracé du chemin de fer du Matto Grosso.

possédant de l'or, non exploités. Gisements des rives du rio Bento Gomes, du municipe de Paconé. Gisements de Papuam près de Villa do Pilar; Ribeirão do Ouro, dans le district de Paconé. Santa Anna, Pary, Uribies, sont des gisements du municipe de Diamantino. Les gisements de la rivière de Santa Anna ne furent jamais exploités.

Puis encore : Santa Barbara, à 130 kilomètres au nord de Cuyaba, dans la serra dos Parecis; Santa Cruz, près du municipe de Villa Maria; Santa Izabel, près du rio Arinos. Tres Barras,

près du rio Arinos ; Visco, sur la rive droite du Guaporé ; Sepotuba, rio qui descend de la serra dos Parecis entre la capitale et le rio Paraguay, sont de riches gisements qui ne sont pas exploités. C'est vers les sources du rio Xingu, lui-même très riche en or, et ses affluents, dos Bois, Trahyras et Xavier, qu'il faudrait rechercher les fabuleuses mines d'or dos Martyrios, découvertes par Bartolomeo Bueno da Silva.

Le sous-sol de Matto Grosso ne renferme pas seulement de l'or en quantité certainement considérable, mais aussi des diamants, lesquels furent découverts en nombre d'endroits, mais principalement dans le municipe de Diamantino, assis au confluent des rios de Ouro et Diamantino, à 250 kilomètres nord-ouest de Cuyaba et dans le rio Buritysal qui se trouve non loin du Diamantino. Le Coxipo-Mirim, qui coule dans le district de Guia, à 40 kilomètres de Cuyaba, roule aussi des diamants d'une très belle eau. Le rio Coxim et ses petits tributaires, le Camapuansinho, le Taquary-Mirim, le Boa Vista et surtout le Jauru ont la réputation d'être très riches en diamants. Des études récentes ont donné des résultats excellents : elles viennent d'être faites à l'instigation de la Société Torquato et C[ie], de MM. Pereira de Albuquerque, Azambuja et Knowler, qui ont obtenu l'autorisation d'exploiter les gisements diamantifères et autres dans le lit d'une partie de ces rivières. Les rivières indiquées, sauf le Coxim, sont très étroites, mais toutes ont des eaux limpides coulant avec force.

D'après les conclusions de ces études, la dissémination de l'or et des diamants dans les rios Jauru et Coxim n'est pas uniforme, car en raison du mouvement des eaux dont le courant est très rapide, il s'effectue un lavage naturel des graviers et pierrailles qui sont entraînés d'un point pour être déposés dans un autre, ce qui fait que certaines parties de ces cours d'eau sont très riches pendant que d'autres sont pauvres. Les graviers et conglomérats qui recèlent des diamants sont le plus souvent accompagnés de parcelles de minéraux comme l'oligiste, la limonite, fer magnétique, tourmaline et roche hyalo-turmalite noirâtres, et d'autres pierres de couleur comme les *azulinhos* ou bleutées et les *chicorias* ou grenat. Le plus riche gisement diamantifère signalé jusqu'à ce jour se trouve sur le rio Quilombo, distant de 80 kilomètres des mines d'or de Santa Anna, et à 85 kilomètres de

Cuyaba. C'est une esclave d'un Portugais nommé Domingo de Azevedo, qui, en lavant du linge, découvrit dans le rio Quilombo un diamant d'une valeur de 6.000 francs. Le Portugais s'enrichit par la suite avec la découverte de son esclave à qui il n'accorda même pas la liberté et dont on ignora le nom.

D'après tous les renseignements recueillis, il ne fait aucun doute que les richesses minières du Matto Grosso sont incalculables, mais pour que le travail des mines soit rémunérateur, il faudrait qu'il fût entrepris avec des procédés et un matériel modernes. Néanmoins, ce n'est pas à notre avis l'exploitation des mines qui donnera le plus grand développement au pays; l'industrie agricole contribuerait beaucoup plus à sa richesse, car l'extraction des métaux précieux ne provoque qu'un mouvement momentané et factice; il détermine la cherté de la vie et ne laisse souvent que l'indigence.

XIII. — On ne se doute guère que le Matto Grosso fournit une grande partie des magnifiques plumes, aigrettes et crosses, qui frissonnent si gentiment sur les chapeaux de nos belles élégantes. La raison en est que la douane de Corumba ne tient pas beaucoup compte de cette exportation, qu'il en sort de grandes quantités en contrebande, et surtout qu'elles sont dénationalisées en traversant les pays qui les exportent en Europe et aux États-Unis : en l'espèce, le Paraguay et la République Argentine, sans parler d'autres intermédiaires.

Ainsi que le nom l'indique, les plumes d'aigrette sont droites, rigides, hautes de 15 à 20 centimètres, blanches et régulières; celles qui sont jaunes et usées constituent une seconde qualité. Quant aux « Crosses », en forme de crosses d'évêques, elles sont également blanches et frêles, délicates et hautes de 10 à 12 centimètres. Elles sont fournies par une espèce de héron blanc, nommé garzas, échassier haut de 40 à 60 centimètres, entièrement blanc, qui vit en bandes innombrables au bord des rivières, lacs, marais et ruisseaux, voisinant en bonne intelligence avec les « tuyuyus » et de grands sauriens qui sont aussi très nombreux dans ce pays et qui trahissent la confiance de ces oiseaux en happant à l'occasion ceux qui les approchent de trop près.

Ces oiseaux revêtent leur plus joli costume à l'époque de leurs amours; c'est à ce moment, où ils ont leurs plumes au grand

complet, que les chasseurs s'en emparent et les dépouillent de leur délicate et luxueuse parure. Les aigrettes les plus belles ornent la tête des mâles, en très petit nombre. La chasse aux garzas se fait de différentes manières, suivant qu'elle est opérée par des Brésiliens ou par des Indiens.

La chasse par les civilisés est brutale, rapide et sans pitié. Les chasseurs se forment en petites troupes, les uns en canot, les autres à cheval, un groupe rabattant les oiseaux vers l'autre, et c'est à coups de fusil que les timides garzas sont abattus sans aucun ménagement. Ces oiseaux se réunissent en grand nombre, aussi à chaque coup de fusil c'est comme un vol de flocons épais de neige vivante qui s'élève et va s'abattre un peu plus loin. Comme nous l'avons dit, les garzas vont souvent de compagnie avec les « tuyuyus ». Ces derniers sont d'énormes échassiers à la tête noire pelée, au bec de même couleur, long de 40 à 50 centimètres, emmanché d'un cou d'une égale dimension, cravaté d'un collier de plumes écarlates, le tout porté par un corps de 50 kilos, couvert de plumes blanches, sur des pattes longues, noires et noueuses.

Lorsque, au cours des chasses aux hérons, les tuyuyus se voient attaqués par des chasseurs à pied, non protégés par des cavaliers, ils se défendent bravement et adroitement à l'aide de leur bec et causent des ennuis à leurs agresseurs. Accroupi, sous la menace d'un coup de machete, ou sabre d'abatis, l'oiseau écarte souvent l'arme et, avec une détente rapide de son cou, il blesse de son bec fermé, et parfois grièvement, l'infortuné chasseur. Les plumes des tuyutus, quoique d'une grande blancheur, ne sont pas encore exportées.

XIV. — Les Indiens, Parecis, Guatos, Cayuas, Corovados, et même Cayapos opèrent tout autrement. Ayant observé l'endroit où les garzas se sont décidés à passer la nuit, ils s'y rendent la nuit en canot, ou à pied, si l'endroit le permet. Ils cernent les oiseaux et allument de distance en distance des feux de plantes stupéfiantes; ils s'emparent prestement des précieuses aigrettes sur les oiseaux endormis qu'ils relâchent avant qu'ils aient pu revenir de leur surprise. S'il y a quelque cruauté à plumer ces hérons vivants, les chasseurs indiens font au moins preuve d'une prévoyance qui n'était pas autrefois dans leur caractère. Le procédé dont se servent le plus fréquemment les Indiens, qui n'ai-

ment guère les expéditions nocturnes, est l'emploi de flèches à tampons qui étourdissent le volatile, ou alors les flèches ordinaires avec lesquelles ils en exterminent de grandes quantités, car l'arme n'est pas bruyante et les garzas sont très farouches. M. Cadiot, un de nos compatriotes, Conseiller du Commerce Extérieur de la France, négociant à Cuyaba, où il réside depuis de longues années, nous a raconté la manière originale souvent employée par les Indiens pour tirer parti de leur chasse.

A la fin de la période de chasse, qui dure près de quatre



MATTO GROSSO. — Indiens guatos dans une rue de Cuyaba.

mois, sur une énorme étendue de territoire, le chef de la troupe réunit quelques-uns de ses guerriers, et dans le costume primitif que représente notre photographie, parfois agrémenté de dessins variés sur leurs peaux brunes, ils arrivent dans les villages frontières et dans les centres d'échange, souvent même jusqu'à Cuyaba, après avoir accompli un énorme voyage. Laissant au fond de leur étroite et large pirogue les cocares, coiffures diadèmes en plumes de perroquet, qui ornent leur tête, enlevant la baguette de cire dure et blonde qui leur traverse les narines transversalement, ne conservant pour tout vêtement qu'une petite pendeloque de coquillages polis insérée dans la lèvre inférieure et qui

leur retombe sur le menton, ils se dirigent vers les magasins les plus proches, marchant, c'est bien le cas de le dire, en file indienne, par rang de qualité et d'âge. Leur premier soin est d'entrer dans le premier magasin venu afin d'acheter contre de petites pincées de plumes un ou deux costumes complets de toile de couleur que l'Allemagne et l'Angleterre, et aussi les filatures brésiliennes importent à très bas prix, dont ils se partagent les pièces, afin de ne pas se présenter en sauvages. Chacun ayant une partie de costume, reprend place dans le cortège incomplètement habillé, et, formant un monôme original, on se met en quête d'autres magasins.

Cette promenade est le plus souvent interrompue par les agents de la municipalité, qui ont mission de veiller à la décence dans la rue, et les délinquants sont conduits au poste où la charité municipale bienveillante et celle des habitants revêt à peu près ces grands enfants à l'aide de vieilles défroques et les remet aussitôt en liberté. Les Indiens radieux reprennent triomphalement leurs visites des magasins où le chef débat le prix âprement. Les articles qu'il demande en échange de ses produits sont généralement des couteaux, des haches, des garruchos ou pistolets à longs canons, de la poudre, du plomb, des mouchoirs, divers autres objets, et surtout de la cachaça ou eau-de-vie de canne. La vente terminée la troupe reprend joyeusement, parfois bruyamment, le chemin de ses villages où elle parviendra après plusieurs jours, parfois des semaines de navigation ou de marche.

XV. — L'État de Matto Grosso fait payer un droit d'exportation de 600 reis (0 fr. 90) par gramme de plumes exportées. L'exportation des plumes d'aigrette s'élève à environ 160 kilos annuellement, mais il est certain qu'une belle quantité sort sans payer aucun droit. Les plumes d'aigrettes sont vendues à Cuyaba ou à Corumba 1 conto de reis, soit 1.610 francs le kilogramme; arrivées en Europe, ces plumes vaudront six et souvent huit fois plus.

L'État d'Amazonas est avec le Matto Grosso le territoire ou on trouve le plus de garzas porteurs d'aigrettes. D'autres plumes sont aussi fournies par les mêmes États : ce sont les plumes de miraflores dont la queue, imitant celle de l'oiseau de paradis, forme un panache de plumes dorées miroitantes et de forme

particulière qu'on nomme « arête de poisson » ; les plumes de héron gris, plumes grises tombantes, en faveur suivant les caprices de la mode, et nombre d'autres qu'il serait trop long de désigner ici. Puis, les plumes de nandou ou autruches américaines nommées Ema au Brésil, qui n'ont qu'une valeur de 2 à 3 francs le kilo, valeur marchande insignifiante qui est compensée par la quantité. Les acheteurs d'aigrettes et de crosses auraient intérêt à établir des relations directes avec le Matto Grosso qui pourrait tenter aussi les amateurs de chasses productives.

CHAPITRE XIV

ÉTAT DE PARANA

I. De São Paulo à Curityba. — II. Superficie et limite, le Contesté avec S. Catharina, zones. — III. Castro et Ponta Grossa, les routes du Parana. — IV. De Ponta Grossa à Curityba, aperçu de la capitale. — V. Population, prix de la vie, industries. — VI. Les colons et les colonies du Parana. — VII. Morettes, Antonina, Paranaguá. VIII. Le sous-sol paranaense. — IX. Culture du blé, les pinheraes. — X. Le maté du Parana, ce qu'est ce produit, son habitat. — XI. Ses propriétés. — XII. Dans les hervaes. — XIII. Exploitation d'un herval, le carijo. — XIV. Le Barbacuá et la cancha. — XV. Prix du maté, importance de son exportation. — XVI. Les chutes de l'Iguassu, le Salto du Guayra, villa Velha. — XVII. Les sambaquis du Parana.

I. — Pour se rendre de Rio de Janeiro ou de São Paulo à Curityba, capitale de l'État de Parana, le voyageur peut aujourd'hui choisir entre deux voies, par mer ou par terre. Par mer, en prenant passage sur un des vapeurs du Lloyd Brazileiro ou de la Navigacão Costeira, qui mettent de deux à trois jours pour faire le trajet de Rio à Paranagua, suivant que le voyage est direct ou avec escales. Par le chemin de fer São Paulo-Rio Grande qui, comme on le sait, doit se relier sur l'Uruguay aux chemins de fer du Rio Grande do Sul, après avoir traversé les États de Parana et Santa Catharina. Quoique la voie de terre soit moins confortable que celle de mer, en raison de la poussière et de la chaleur qu'il faut se résigner à supporter en wagon, qu'elle soit aussi beaucoup plus coûteuse (1), c'est celle-là que nous avons choisie, ayant décidé d'aller jusqu'au bout de la ligne alors en construction et de continuer à cheval jusqu'à l'Uruguay et le Rio Grande en suivant le tracé. Ce faisant, nous avons probablement été le premier Européen qui soit allé de Rio de Janeiro aux frontières

(1) Le prix du voyage par mer de Rio à Paranagua est de 63 milreis; par terre il arrive à plus du double, sans compter la nourriture; le trajet ne peut se faire en moins de deux jours.

de l'Uruguay et de l'Argentine par le centre du pays, en utilisant le réseau de lignes formant le transbrésilien, depuis Pirapora sur le São Francisco jusqu'au moyen Uruguay.

De São Paulo à Itararé, à la frontière du Parana, il y a 436 kilomètres que nous franchîmes en empruntant la ligne de la Sorocabana. A Boituva, celle-ci bifurque; on se trouve dans une région très peuplée, où les petites exploitations sont nombreuses; partout, on aperçoit d'immenses plantations d'ananas dont on a entrepris la culture avec succès. A partir d'Itapeteninga, le caractère du pays change : ce sont de vastes campos ondulés, favorables à l'élevage, avec dans les vallées des bouquets de bois où se montrent déjà quelques pins araucarias, essence caractéristique du Parana. Puis, ceux-ci deviennent de plus en plus nombreux, les vallées plus profondes et plus boisées, et, à Itararé, ayant franchi la rivière du même nom, qui sert de frontière aux deux États, nous pénétrons dans le Parana.

II. — L'État de Parana a une superficie de 221.319 kilomètres carrés et une population de 350.000 à 370.000 habitants; généralement mal partagé sur l'Océan, où il ne possède qu'une petite façade littorale, pourvu en échange de deux bons ports, la baie de Paranagua et l'anse de Guaratuba, toute voisine, qui n'est pas utilisée, il est plus généreusement doté à l'intérieur, où il s'étend à l'ouest jusqu'au fleuve Parana qui le sépare de la République du Paraguay et de l'État de Matto Grosso ; — au nord, jusqu'au Paranapanema et le rio Itararé, qui le séparent de São Paulo; — au sud, l'Iguassu, qui lui sert de frontière avec Santa Catharina et une toute petite partie de l'Argentine. Ses frontières fluviales en font presque une île. Depuis de longues années, l'État de Parana occupait une large bande de terrain s'étendant depuis l'Iguassu jusqu'au haut Uruguay, territoire revendiqué avec énergie par l'État voisin de Santa Catharina; le litige fut enfin porté devant le suprême Tribunal Fédéral qui, après un long procès, vient de rendre son jugement en donnant gain de cause à Santa Catharina. La cause de ce litige portait sur une superficie de près de 2.000 lieues carrées (lieues de 6 kilomètres), occupée par une assez nombreuse population. La décision paraît très juste, en ce qu'elle donne aux deux États leurs limites naturelles, mais elle souleva au Parana des colères violentes qui menacèrent d'aller jusqu'à l'émeute. Le Parana avait, en effet,

fait de grandes dépenses dans cette région ; il y avait fondé de nombreux centres, créé cinq vastes municipes et trois comarcas ; il payait les autorités judiciaires et la police, les fonctionnaires de l'instruction publique ; il avait construit des routes et des édifices : on comprend donc ses protestations. La population, qui payait les impôts au Gouvernement de Parana auquel elle obéissait, votant sur ses listes aussi bien aux élections fédérales qu'estadoales, ne veut en aucune façon appartenir à Santa Catharina. Pour qui ne connaît pas les sentiments particularistes que développe la forme fédérative faisant de chaque État autonome autant de petites patries, on comprend mal cette répugnance paranaense, catharinense ou rio-grandense ; les habitants n'en sont pas moins les fils d'une même patrie, le Brésil. Et, en fin de compte, c'est ce que tout le monde se dira, car le Brésilien est patriote, lorsque les colères, que la politique n'est pas sans exciter un peu, se seront apaisées sous l'influence du temps.

Le climat de l'État de Parana est sans aucun doute le meilleur de tout le Brésil ; il jouit d'ailleurs de cette réputation que rien ne vient contrarier. Le pays se divise en deux zones : celle du littoral, étroite et basse, de climat humide, et celle des hauts plateaux, qui va de la serra do Mar au rio Parana, plateaux dont l'altitude oscille entre 200 et 1.200 mètres et où la température est très douce, le climat en tout semblable à celui du sud de l'Europe. En plus de la serra do Mar, qui descend de São Paulo et dont le point culminant, au Parana, porte le nom de Marumbi (1.810 mètres), il y a encore, dans l'État, la Serrinha (1.215 mètres), la serra Esperança (1.365 mètres), das Furnas, dos Agudos et d'autres encore. Toute cette zone élevée peut encore se subdiviser en cinq autres zones bien caractérisées : 1° le plateau de Curityba, entre la serra do Mar et la Gerrinha ; 2° les campos Geraes, entre la Serrinha, les sertoes de Cinza et les forêts de la vallée du Tibagy ; 3° le plateau de Guarapuava, campos fameux pour l'élevage du bétail ; 4° la zone constituée par les vallées des rios Iguassu, Jeguiguassu, Pequiry et São João ; 5° la zone des vallées de l'Ivahi et du Tibagy. Ces deux dernières zones sont couvertes d'admirables forêts.

III. — D'Itararé à Ponta Grossa, la deuxième ville de l'État et le point de réunion du chemin de fer du Parana et de la S. P. Rio Grande, il y a 252 kilomètres. La ligne descend presque

continuellement à partir de Castro qui, avec Jaguariahyva, forme les deux centres les plus importants sur ce parcours jusqu'à Ponta Grossa, qu'on aperçoit à plus de 60 kilomètres avant d'arriver. La ligne possède un nombre de courbes invraisemblables; la Compagnie américaine, qui avait la concession de ce chemin de fer au début, bénéficiait d'une prime de 30 contos par kilomètre, évitait le moindre accident et ne craignait pas d'allonger. A l'heure actuelle, on réduit la longueur de la voie de 38 kilomètres sur ce parcours, car ces courbes sont loin de faciliter le trafic. Castro est une jolie petite ville de 14.000 habitants, située à 957 mètres d'altitude, sur la rive gauche du rio Yapo; un pont met la ville en communication avec son faubourg Santa Cruz, édifié sur l'autre rive. Castro, outre les vieilles maisons coloniales, grossières et inélégantes, possède quelques belles constructions et il s'en édifie chaque jour davantage. Cette ville doit son développement actuel, qui ne fait que s'accroître, à la ligne ferrée; car c'était, il y a quelques années, une insignifiante bourgade. Alentour existent des centres agricoles très florissants.

Ponta Grossa doit également au chemin de fer d'être devenue une ville importante, l'entrepôt commercial qui dessert toute la région ouest et sud-ouest. Construite en damier, elle s'élève sur une colline formant dôme à 947 mètres d'altitude; cette situation lui vaut d'être souvent battue par les vents qui soulèvent des nuages de poussière, d'autant plus que ses rues, larges et bien tracées à angle droit, ne sont pas pavées pour la plupart. La colline entière est aujourd'hui couverte de constructions, si bien que la ville s'étend peu à peu dans la plaine environnante. On y trouve beaucoup de belles maisons de deux et trois étages; les maisons de commerce les plus fortes appartiennent à des Allemands ou à des Teuto-Brésiliens; il y a aussi quelques commerçants italiens. Ponta Grossa est la clef des campos Geraes, plaines ondulées, fertiles, propres à toutes les cultures, avec d'immenses pâturages pour l'élevage. Un peu plus loin, recommencent les pinheiraes, les énormes forêts de pins araucarias qui donnent aux paysages un cachet d'originalité incomparable. Ponta Grossa est, par sa situation privilégiée, assurée d'un grand avenir; c'est le point terminus du chemin de fer du Parana (ancien Chemin de fer Brésilien, racheté et affermé par l'État) et point central de la

Compagnie São Paulo-Rio Grande qui y possède ses bureaux de direction, ses ateliers de construction et de réparation, dans lesquels nous avons trouvé quelques ingénieurs et employés français. Peut-être n'y en a-t-il pas encore une proportion suffisante en raison des importants capitaux français investis dans cette Compagnie, mais cela change un peu d'autres affaires et de la Nord-Ouest, où un seul compatriote, tenu à l'écart, représentait notre argent. Nous ne sommes vraiment pas difficiles à contenter.

D'assez bonnes routes relient Ponta Grossa à Castro, Palmeiras, Conchas, Taquary, Bastos, Tavares, etc., et à cinq ou six centres coloniaux occupés par des colons russes pour les uns, et par des Russes et Polonais pour les autres : colonies situées entre 2 et 18 kilomètres de la ville. Nous ne pouvons pas dire que l'État de Parana possède de bonnes routes telles que nous les comprenons ; néanmoins, c'est à notre avis l'État qui apporte le plus de soins et de ténacité à la construction de ces chemins de roulage et les a poussés dans les directions les plus variées, de façon à relier des localités fort lointaines. Construites en pleine terre et non cailloutées, ces routes sont forcément ravinées après de fortes pluies, d'autant plus que les charrettes employées pour le transport des marchandises sont portées par des roues étroites et coupantes qui ont vite fait de creuser de profonds sillons dans les chemins d'un entretien difficile et coûteux. Ces voitures sont particulières à l'État et certainement d'importation polonaise ; d'une apparence frêle, elles sont lourdement chargées et tirées par une dizaine de mules, elles transportent à des distances considérables des marchandises et objets manufacturés, rapportant des produits variés en échange.

IV. — De Ponta Grossa à Curityba, capitale de l'État, il y a 191 kilomètres que l'on franchit en un peu moins de huit heures, la voie descend presque continuellement en pente plus ou moins prononcée. Partout on voit des lieux habités ; les maisons, de style polonais bien caractérisé, sont construites en bois et couvertes en tuiles également en bois, comme la grande majorité des habitations dans l'intérieur et les colonies. Le bois est la matière première la plus abondante et la moins coûteuse, aussi on en use et on en abuse; des propriétés sont encloses de débris de planches au lieu de fils de fer. A 30 kilomètres de Curityba,

on trouve quelques centres de population très rapprochés, aux cultures bien soignées. Ce sont d'anciennes colonies dont les propriétaires se sont, pour la plupart, enrichis dans le commerce des céréales et des plantes maraîchères; quelques-uns ont vendu leurs lots, étant devenus négociants. La route carrossable qui



Curityba. — Rue 15 de Novembre et place Tiradentes.

conduit de cet endroit à Curityba est bordée de chaque côté de fermes ou propriétés peu éloignées les unes des autres; on nomme cette partie de la route le *Portao*.

La capitale du Parana est située sur un plateau à 897 mètres d'altitude, au milieu d'une plaine qu'on nomme les campos de Curityba. C'est une ville pouvant avoir de 45 à 50.000 habitants dont le développement est tout à fait récent. L'impression qu'on

ressent en y arrivant est celle d'une ville en plein mouvement progressiste, avec partout une note de bon goût. Deux villes donnent cette impression immédiate, c'est São Paulo et Bello Horizonte. Seule, cette dernière ville possède des rues plus larges; celles de Curityba le sont presque autant, elles sont bordées de maisons solides; un grand nombre sont de construction récente, surélevées et agréables à la vue. Malheureusement, les rues de Curityba ne sont pavées que dans la partie centrale, si bien que lorsqu'il pleut les rues excentriques sont extrêmement boueuses; elles sont desservies par de petits tramways à traction animale qui vont bientôt être remplacés par des voitures électriques. Le gouvernement vient de faire de grands sacrifices pour doter la ville de canalisation d'eau et d'égouts; une première entreprise abandonna les travaux avant leur achèvement; l'État fut indéniablement trompé dans cette affaire. Il dut dépenser de fortes sommes pour compléter les travaux. C'est aujourd'hui une chose faite, la ville est depuis plusieurs années éclairée à l'électricité.

Tous les édifices publics sont d'une construction élégante et d'une architecture de bon goût qui change du goût lusitano-brésilien. Les plus intéressants sont : le Palais du Gouvernement, de style Renaissance italienne; le Palais du Congrès, fort joli édifice de style Renaissance; la caserne du Régiment de Sécurité; le Seminario Episcopal; les Ministères; la caserne de cavalerie; l'Asile des Aliénés; l'Asile des Orphelins, l'Église presbytérienne, de style gothique écossais. Au nombre des monuments tout à fait réussis figure la cathédrale, qui ne ressemble à aucune autre église du Brésil, de pur style gothique; c'est une copie de la cathédrale de Barcelone. Cette église contraste avec toutes ses similaires, car extérieur et intérieur sont agréables et discrètement luxueux, sans cet excès d'ornementation qu'on remarque partout. La Santa Casa de Misericordia mérite aussi une mention spéciale. Le Musée Paranaense, placé sous la direction d'un homme éminent et érudit, M. Romario Martin, contient de belles collections; dans une de ses dépendances, on trouve deux vastes laboratoires de chimie et de physique. A noter aussi, les établissements d'enseignement qui sont nombreux; le Lycée et diverses écoles modèles méritent d'être signalés. La presse est représentée par plusieurs quoti-

diens, parmi lesquels : *A Republica*, *O Parana*, *Diaro da Tarde*, etc., qui comptent de bons journalistes. Plusieurs grandes places égaient la ville : la place Tiradentes, en face de la cathédrale, un véritable parc, et le Paseio Publico sont les lieux préférés de la population.

V. — Celle-ci présente à Curityba, plus que dans toute autre ville du Brésil, les caractères ethniques de la population brésilienne de l'avenir. L'esclavage n'a jamais été très développé au Parana, où il n'y avait pas d'exploitation de canne à sucre. Le peu de nègres qu'il pouvait y avoir a disparu depuis longtemps, si bien que dans les rues de la ville comme dans l'intérieur, on ne voit que des gens au teint blanc, aux traits réguliers et on note plus qu'ailleurs des cheveux tirant sur le blond. Le facteur puissant du progrès de l'agriculture et du commerce paranaense est sans aucun doute l'élément polonais et allemand. A Curityba, la plus grande partie des maisons de commerce sont allemandes, partout on voit des enseignes aux noms allemands; cela n'implique pas que ces maisons soient étrangères, elles appartiennent seulement à des fils ou neveux d'Allemands, de Polonais et d'Italiens, l'Allemand restant l'élément dominant du commerce. Dans les magasins et les débits, auberges et restaurants, les employés et serviteurs ne sont plus Portugais ou insulaires des Açores comme dans les États du Nord, mais Polonais et Italiens. On note peu ou pas de cafés à Curityba; cela est dû à ce que la population riche et aisée fréquente beaucoup les clubs, qui sont nombreux. Le club Curitybano est des plus importants, disposant de locaux vastes et bien aménagés, avec une bibliothèque de près de 12.000 volumes.

Toute l'industrie de Curityba consiste en un certain nombre de fabriques de maté, de scieries qui se trouvent déjà à une certaine distance de la ville et d'une fabrique de boissons alcoolisées et gazeuses, de brasseries, de quatre filatures à Curityba dont une seule importante; la plus forte de l'État se trouve à Ponta Grossa. Près de la ville existe aussi la plus importante fabrique d'allumettes de tout le Brésil et peut-être de l'Amérique du Sud : la fabrique Eisenbaen et Hurliman, qui possède une forêt de pins pour son usage et a payé au gouvernement 1.000 contos (1) d'impôt en une seule année.

(1) On sait déjà que le conto de reis vaut 1.610 francs, et le milreis 1 fr. 55.

La vie est relativement bon marché à Curityba. Les loyers, surtout, y sont bien inférieurs à ceux payés à Rio ou à São Paulo. On peut avoir une petite maison ou quelques pièces pour 25 à 30 milreis par mois, une maison entière très convenable pour 55 à 75 milreis; nous avons vu un hôtel très vaste, composé de deux corps de bâtiment, ne payer que 200 milreis de loyer. Il y existe deux hôtels assez convenables, Dolsky et Grand-Hôtel dont le prix est de 6 à 7 milreis par jour. Les légumes, fruits et volailles abondent sur le marché; chaque matin les rues sont sillonnées de voitures de toutes formes venant des colonies qui environnent la capitale, lesquelles y apportent sous la conduite des filles ou des fils des colons, fromages, beurre, œufs, bois et verdure de toute sorte. Dans les quartiers excentriques, on ne voit que de lourdes charrettes conduisant la herva maté brute ou préparée, en sacs ou en barils, des chars transportant de pesants troncs de pin à destination du chemin de fer.

Voici les prix maxima atteints par quelques denrées sur les marchés de Curityba : pomme de terre, 7.500 reis les 40 kilos; riz, 25 milreis les 60 kilos; haricots, 16 milreis les 120 litres; maïs, 22 milreis les 120 litres; lard, 11 milreis les 15 kilos; viande de porc, 9 milreis les 15 kilos; viande de bœuf, *idem*; le charque ou viande séchée, milreis le kilo; oignons, 3 milreis les 15 kilos; farine de maïs, 7 milreis les 40 litres; café, 9 milreis les 15 kilos; herva maté, 3 milreis les 15 kilos; vins du pays, 180 milreis les 500 litres; saindoux, 1.200 reis le kilo; la bière de bonne qualité, 8 milreis la douzaine de bouteilles, il y en a à 6 et 4 milreis. Un bon poulet coûte de 1.000 à 1.500 reis, etc., etc.

VI. — Le Parana est, avec São Paulo, l'État qui a apporté le plus d'attention et de soins à la question de l'immigration. Dans cet État, la grande majorité des colons sont Polonais, et ils perpétuent là leurs usages et leurs coutumes; ce sont en général des colons actifs et persévérants, qui fournissent une bonne main-d'œuvre. Il y a aussi beaucoup de colons allemands, mais en nombre moindre. Il y a dans tout l'État environ 80 colonies, tant particulières que fédérales ou estadoales. Dans les environs de Curityba, il existe plus de 15 colonies éloignées de la ville de 3 à 20 kilomètres, les unes anciennes et émancipées formant en quelque sorte des faubourgs écartés. Ce sont ces dernières qui fournissent à la capitale sa main-d'œuvre, tant masculine que féminine pour ses

fabriques; les autres sont de fondation récente. Tous les lots et habitations de ces colonies qui forment aujourd'hui des centres plus ou moins compacts, respirent l'aisance et la prospérité. Nous en citerons quelques-unes : Argelina, à 3 kilomètres, habitée par des colons allemands, italiens et brésiliens; São Ignacio, à 6 kilomètres, Polonais; Santa Candida, Polonais, Allemands; Orléans, à 10 kilomètres, Polonais, Galiciens; Dom Pedro, à 15 kilomètres, Allemands de Silésie et Suisses français; Dom Augusto, à 12 kilomètres, Silésiens; São Ignacio, Silésiens et Brésiliens; Santa Felicidade, à 5 kilomètres, Italiens et Polonais; Abranches, à 12 kilomètres, colons de nationalités diverses; de même qu'à Affonso



PARANA. — Types de maisons de colons polonais.

Penna, à 12 kilomètres, etc. Dans toutes ces colonies, nous n'avons trouvé que peu de Français; la plupart occupent diverses fonctions aux chemins de fer du Parana, et S. P. R. G., d'autres sont petits commerçants.

Quelques colonies eurent leur développement initial arrêté par des erreurs d'organisation; des lots furent mal délimités tout d'abord; puis on a localisé des colons sans famille, sans la moindre connaissance ni aptitude pour l'agriculture. On introduisit aussi beaucoup d'éléments inquiets et perturbateurs, animés de passion politique, natures haineuses et révoltées, irrespectueuses des pou-

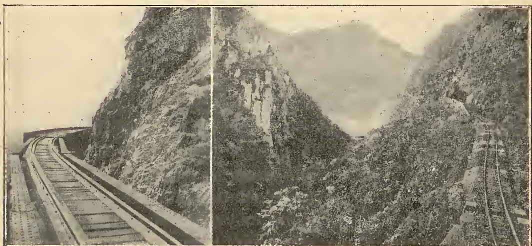
voirs et des lois du pays. Les réclamations sont incessantes de la part de ceux qui, sans la moindre notion d'agriculture, et surtout par paresse, attendent tout du gouvernement en esquivant un travail quelconque. Ces mauvaises recrues n'attachent aucune importance à l'aide et aux secours fournis par l'État. Un exemple: un colon avait reçu une grande quantité de semences, et cependant son lot était inculte. Lorsqu'on lui demanda ce qu'il en avait fait, sa femme répondit avec désinvolture : « Les semences, eh bien, nous les avons mangées ». Tous ces déchets sont dus au système de recrutement direct par des agents officiels. En général, ce système qui engage le nom et la responsabilité de l'État dans des opérations onéreuses, n'amène dans les ports du Brésil que des éléments médiocres, souvent imbus de dangereuses doctrines, mendiants et vagabonds dont le nombre remplit surtout les clauses du contrat et donne satisfaction aux agents ou à leurs préposés qui touchent une certaine prime par individu. Ce système, sauf quelques exceptions utiles, est aujourd'hui abandonné, et les mauvais éléments disparaissent d'eux-mêmes peu à peu, ce qui est un bien pour les colonies. Ceux qui restent sont les meilleurs éléments de propagande.

L'aide qu'offre aux nouveaux colons le gouvernement du Parana n'est pas à dédaigner. Pour son alimentation pendant les premiers six mois jusqu'à la récolte et la vente de ses produits, l'immigrant a droit à un secours de 600 reis par jour par adulte et enfant au-dessus de sept ans, et 300 reis par jour par enfant de 3 à 7 ans. Il reçoit gratuitement des semences diverses, des plants d'arbres fruitiers et forestiers, des plants de vigne que nous avons vu distribuer en abondance (1), ainsi que tous les instruments agricoles indispensables. Pour l'aider davantage, le colon est employé plusieurs jours par semaine à tour de rôle pour les travaux d'intérêt général pour lesquels il reçoit un salaire de 3 milreis par jour. Celui-ci est remis chaque samedi avec les secours alimentaires sous forme de bons avec lesquels il peut se procurer ce dont il peut avoir besoin, l'excédent de ses dépenses devant lui être remis en espèces par les commerçants

(1) La vigne vient très bien au Parana, on commence à la cultiver sur une assez grande échelle; le vin ordinaire, sans doute mal préparé encore, a un goût de framboise. Aux environs de Curityba, nous avons visité un important et beau vignoble appartenant à un Français, M. Poplade, qui, outre beaucoup de vin et de raisins, fournit des plants pour tout l'Etat.

des colonies. Le gouvernement de Parana a eu la faiblesse de continuer les secours de vivres plus d'un an à des paresseux et des incapables; il faillit y avoir une émeute le jour où ces secours furent supprimés, sous l'excitation de quelques anarchistes qui disparurent peu après. Un certain nombre ne commencent à travailler que lorsqu'ils voient que les secours vont cesser.

Par contre, les deux tiers des colons sont laborieux à des degrés divers, et à côté de lots qui n'avaient guère changé d'aspect entre certaines mains, nous en avons vu de très bien cultivés et en plein rapport. A Affonso Penna, colonie nouvelle, nous avons



Chemin de fer du Parana.

Viaduc Carvalho. Tunnel du Pico do Diabo.

remarqué des lots ayant quintuplé et décuplé de valeur dans l'espace de quatre mois et un an. Parmi ceux-là, on trouvait ceux de plusieurs Suisses, d'un Français et d'un Belge dont les lots se faisant face étaient les plus beaux de la colonie. Le ministre des Travaux Publics et de la Colonisation qui nous accompagnait était heureux de nous les présenter; ces colons travailleurs, qui sont déjà récompensés par les bénéfices qu'ils tirent de leurs exploitations, sont assurés de toutes les faveurs et du concours du gouvernement. Quelques lots russes et espagnols étaient aussi en plein progrès. Mais c'est là surtout que tout dépend de l'activité et de l'initiative de l'homme.

VII. — Après Curityba, nous voulons visiter Paranagua et Antonina, deux ports, deux centres commerciaux situés dans la même baie. Curityba est séparé de Paranagua par la grande

barrière naturelle que forme la serra do Mar, entre le littoral et le premier plateau. Pour atteindre ce port, il a fallu construire une ligne ferrée de 111 kilomètres qui est une merveille d'audace et d'ingéniosité. La ligne de Paranagua à Curityba et celle de Santos à São Paulo sont les plus célèbres constructions de toute l'Amérique méridionale; on se demande comment on a pu les mener à bonne fin. A Santos, ce sont des plans inclinés qui escaladent le Cubatão; pour Paranagua à Curityba, c'est une suite de tunnels, de galeries, de ponts accrochés d'une manière invraisemblable aux flancs des montagnes ou suspendus sur des abîmes de végétation. Cette dernière ligne est certainement la plus merveilleuse, par l'originalité et la hardiesse de son tracé; il est indéniable que le parcours, opéré par un temps clair, soulève une rare émotion, un vrai enthousiasme par les aperçus terrifiants et les admirables spectacles qu'on y découvre. C'est à partir du kilomètre 85 qu'on commence à descendre la serra; peu après on aperçoit le Pico do Diabo, pointe de montagne dont une galerie perce le granit; le spectacle à cet endroit est magnifique. Après avoir passé au kilomètre 65 un précipice, au fond couvert d'une végétation humide et mystérieuse et auprès duquel on remarque une croix rappelant le dénouement dramatique d'une haine politique, on atteint le viaduc Carvalho. Ce n'est pas là un pont ni un viaduc, mais une terrasse accrochée au flanc de la montagne dont elle accompagne les sinuosités; aucune barrière ne sépare le train de l'abîme qu'il longe. Plus loin, c'est le pont São João, une toile d'acier rigide qui réunit un mont à un autre, et dont les piliers de fer soutiennent le tablier à 50 mètres au-dessus d'un abîme de roches et de verdure. Puis c'est encore une succession de tunnels, de cascades qu'on frôle et dont la plus belle est le Veo de Noiva, (voile de mariée). On arrive enfin à Morrettes, située au fond de la vallée de Nhumdiaquara qu'on dominait depuis longtemps après une descente rapide.

Morrettes est une gracieuse petite ville entourée de quelques collines, sur la rive du Nhumdiaquara; c'est le centre de quelques colonies autrefois peuplées par des Allemands venus de S. Catharina, qui gagnèrent peu à peu Curityba. Ces colonies sont aujourd'hui occupées par des Italiens et des Brésiliens; les terres sont des plus fertiles et conviennent admirablement à toutes les

cultures. On commence à y faire, ainsi que dans une partie de la zone littorale, des plantations de bananes, dont on exporte de grandes quantités pour l'Argentine. C'est de Morrettes que part un petit embranchement de 16 kilomètres conduisant à Antonina, bon port situé au fond de la baie de Paranagua, et concurrent du port de ce nom. La ville a un joli aspect, elle s'étend sur les pentes de quelques collines, sur les bords du rio *Cachoiera.* La population, hospitalière et courtoise, est plutôt paysanne; elle peut s'élever à 8.000 ou 9.000 habitants. Cette ville, qui est un peu en décadence, car le chemin de fer lui a retiré une partie de son trafic, possède encore d'importantes maisons de commerce. Il y existe divers établissements industriels parmi lesquels deux engenhos pour préparer le maté et un engenho central pour le riz de la région. L'exportation du bois de l'État se fait en partie par ce port, parce que les navires peuvent se rapprocher davantage de la rive. Tout près d'Antonina, dans la vallée de Cachoeira, il existe des mines de fer et manganèse, d'une richesse invraisemblable. Pour l'exploiter pratiquement, il faudrait une petite voie ferrée de 2 kilomètres, qui amènerait le minerai au rivage, car les transports sont difficiles.

VIII. — Paranagua est le principal port du Parana, par lequel il exporte une grande quantité de ses bois et de sa herva maté. Ce port est situé sur un bras de mer, formé par la baie, à l'embouchure du rio Itibéré qui baigne l'ancienne ville. Les nouvelles constructions s'étendent de plus en plus vers le Porto D. Pedro ou Porto de Agua, où, à l'aide de petits wharfs en bois, les navires peuvent embarquer et débarquer leurs marchandises. Cette partie de la baie est plus profonde, et la logique exigerait que tout le trafic se fasse sur ce point, car l'Itibéré est en partie obstrué par la vase et les alluvions, malgré les dépenses d'un service de dragage. Les négociants exportateurs et agents de navigation ont construit à Porto de Agua de grands magasins qui possèdent chacun leur wharf; il suffirait de construire un môle ou des quais en bois pour faciliter le trafic; les négociants ont offert de le construire à leurs frais contre certains avantages, mais le gouvernement a refusé, car ce sont des quais en maçonnerie qui sont prévus... dans l'avenir. Le voyageur s'étonne surtout à la vue d'un magnifique édifice surmonté d'un belvédère et flanqué de deux beaux et vastes magasins. C'est la nouvelle douane, palais inutilisé, car

faute d'un wharf en bois d'une cinquantaine de mètres, les marchandises ne peuvent y être débarquées; le gouvernement, pour des motifs ignorés, ne veut pas le construire et il laisse inoccupés magasin et douane qui ont coûté des sommes considérables; peut-être tomberont-ils en ruines avant qu'on en tire parti. La douane actuelle fonctionne dans un vieil édifice, ancien collège des Jésuites. Il existe un petit tramway qui conduit à Porto de Agua; la distance n'est d'ailleurs pas considérable.

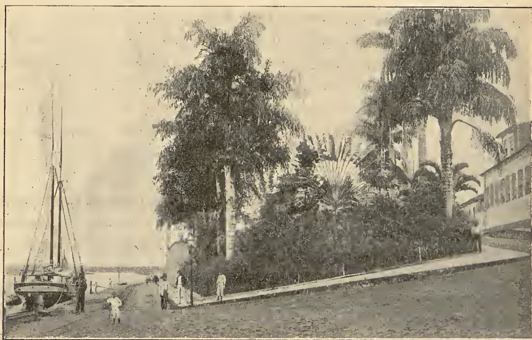
La vieille ville portugaise a un aspect calme et mélancolique de ville de province, mais nullement désagréable; il y existe même quelques belles constructions, entre autres, la Municipalité et les habitations de riches négociants ou fonctionnaires. Nous avons été surpris de voir l'exiguïté de la gare du chemin de fer du Parana; quand il y a affluence à l'arrivée ou au départ des trains, beaucoup de personnes doivent rester dehors; les magasins sont tellement petits que les expéditeurs se voient refuser leurs marchandises jusqu'à ce qu'il y ait de la place. Le tout est très insuffisant et nuit considérablement au trafic de la ligne. Paranagua n'a guère plus de 6.000 habitants; cette ville ne se développera qu'en s'agrandissant vers Porto de Agua, et ce, lorsqu'on se sera décidé à améliorer le port, qui est un des meilleurs de la côte.

Parmi les villes principales de l'État de Parana figurent encore Campo Largo, Palmeiras, Guarapuava, Lapa, Tibagy, Rio Negro sur le fleuve de ce nom, où il existe un modeste service de navigation; Rio Negro est relié à Serrinha par une ligne ferrée de 89 kilomètres. Un autre petit embranchement de 9 kilomètres conduit de la station de Restinga Secca à Porto Amazonas, sur le rio Iguassu (1.600 kilomètres de cours), où existe un assez bon service de vapeurs fluviaux desservant les divers centres assis sur le fleuve jusqu'à Porto União da Victoria, qui dépend aujourd'hui de Santa Catharina.

IX. — On ne connaît pas beaucoup les richesses du sous-sol de Parana, aucune étude sérieuse n'en a jamais été faite. On y trouve cependant de l'or en beaucoup d'endroits, du fer, des diamants et du charbon (plutôt du schiste bitumineux). Dans le rio Tibagy, qui naît dans la comarca de Curityba pour aller se jeter dans le rio Paranapanema, comme sur les rives de plusieurs de ses affluents, dont le Papagaios, il existe des gisements d'or et de

diamants. A Guarda Velha, lieu situé à 3 kilomètres en dessous de la paroisse de Tibagy, on trouve, dans les graviers d'un mont, des diamants petits comme tous ceux du Tibagy, mais d'une belle eau. Sur les rives de l'Ivahy, rio qui naît dans les Campos de Guarapuava, de même que sur ses petits affluents, Bomfim, Tinto, Capivary, Thua, on a trouvé des agates et autres pierres précieuses mais surtout des gisements de minerai cuprifère et du fer magnétique en abondance.

La serra *Dourada*, qui est proche des Campos de Guarapuava,



PARANA. — Quais de Paranagua.

est riche en or, qui n'a jamais été exploité. On trouve encore du mercure à Palmeiras, de l'or à Assunguy, Veluxerava, São José dos Pinhaes, dans le Yapo, Marumby etc; du plomb à Cerro Azul, de l'argent dans la serra da Prata, au sud de Paranagua. A Cupim, dans le municipe de Ponta Grossa, près de l'endroit nommé Santo Antonio de Imbituva, il y aurait des gisements d'excellent charbon, de pétrole et de sulfate double d'alumine; il en est de même dans tout le municipe de Guarapuava, où les mines sont considérées comme des ramifications de celles de Ponta Grossa, etc.

X. — L'Etat de Parana possède un sol d'une fertilité incomparable, arrosé par un grand nombre de rivières et propre à recevoir toutes les cultures; il a d'immenses pâturages, et cepen-

dant tout reste à faire dans l'industrie de l'élevage et les bœufs viennent du dehors, il importe du riz quand il pourrait en récolter. Il n'est pas question des haricots, du maïs, de l'orge, qui viennent bien partout ; la culture du blé serait une source de richesse pour cet État. Il y a près d'un siècle, cette culture a été très florissante au Rio Grande do Sul et dans les Campos Geraes du Parana; elle fut depuis abandonnée, car le blé était atteint d'une maladie qu'on nomme rouille (ferrugem). On s'occupe maintenant d'entreprendre cette culture dans beaucoup de zones tempérées de l'Etat, mais sur une trop petite échelle, car on craint toujours la rouille, à laquelle on n'a pas sérieusement cherché de remède. Dans les colonies que nous trouvâmes lors de notre voyage de Ponta Grossa à l'Uruguay, nous vîmes de beaux champs d'orge et de blé, par exemple à Iraty, à Gonçalves Junior, à Legru et à Calmon ; toutefois, la récolte est encore bien loin de suffire aux besoins des colons. Il faut espérer que, dans peu d'années, les diverses colonies du Parana pourront fournir assez de blé pour la consommation de l'État.

Pour l'instant, on peut dire que les ressources du Parana sont tirées de ses deux grandes richesses naturelles : les hervaes, dont nous allons parler, et d'où il tire le maté qui forme sa principale exportation ; en second lieu, de ses immenses forêts de pins, *araucarias brasiliensis.* Ces forêts ou *pinheraes*, sont particulières au Parana, elles s'étendent maintenant au delà de Santa Catharina jusqu'au Rio Grande; elles renfermeraient plusieurs centaines de millions de ces pins si imposants et si curieux. Ce sont des arbres de 30 à 35 mètres de hauteur et de $1^{m},60$ de diamètre qui se terminent par un diadème de branches horizontales. Ces arbres sont placés à 2 mètres à peine les uns des autres; les nœuds en sont extrêmement durs et servent pour chauffer les machines de la S. P. R. G., mélangés au charbon.

L'exploitation de ces forêts est encore imparfaite; il existe actuellement 120 scieries dispersées un peu partout dans les forêts du sud-ouest et du nord ; elles débitent chaque année un nombre considérable de ces pins magnifiques où tout est utilisable. De grands espaces, aujourd'hui déboisés, étaient, il y a peu de temps encore, couverts de ces arbres. Avec l'imprévoyance habituelle d'un grand nombre de Brésiliens, qui considèrent

comme inépuisables des richesses qui peuvent être exploitées durant une cinquantaine d'années, on ne replante pas; il se peut donc qu'une exploitation plus intensive amène la disparition totale des pinheraes. Cette éventualité est toutefois encore lointaine, car en raison des difficultés de transport — on a rarement la voie ferrée à sa disposition et ses tarifs sont élevés — l'exportation, et par conséquent l'exploitation, n'ont pas encore pris le développement qu'elles pourraient atteindre. Arrivés à Paranagua, les



PARANA. — Scierie dans une forêt de pins.

pins débités en planches, poutres, madriers, douves et caisses préparées, ne trouvent, pas toujours à être embarqués et les prix de transport augmentent les prix de vente. Cela est si vrai qu'en nombre d'endroits sur le littoral le bois national est fâcheusement concurrencé par des bois de l'Amérique du Nord ou de Norvège, cependant inférieurs comme qualité. Cela tient à des causes diverses où la question des transports et les organisations défectueuses entrent pour beaucoup. A Manaus et au Pará, on emploie en quantité, pour expédier le caoutchouc, des caisses qui sont achetées aux États-

Unis; un industriel du Parana en a offert de semblables à un prix très inférieur, naturellement il obtint de très fortes commandes; eh bien, pour des raisons que nous ignorons, ces caisses démontées attendent depuis des mois et des mois, dans un hangar de Paranagua, qu'on veuille bien les transporter.

L'exploitation des bois de pins du Parana pourrait donner d'énormes bénéfices; malgré ses imperfections, cette industrie a donné la vie à beaucoup de points inhabités du territoire, et nourrit beaucoup de monde; on pourrait faire beaucoup mieux.

XI. — C'est surtout de l'exportation du maté, le thé du Parana, ou thé du Brésil comme on le nomme, que l'État tire d'importants revenus. Ce maté est pour l'État de Parana ce qu'est le café pour São Paulo, la cacao à Bahia et le caoutchouc au Pará et dans l'Amazonas.

Le maté ou herva maté, qui joue un rôle prépondérant dans l'alimentation de différents peuples de l'Amérique du Sud où il possède plus de quinze millions de fervents consommateurs, ne fait que commencer à s'implanter en Europe où, il y a peu de temps encore, on ne le trouvait que dans les pharmacies. La consommation n'en est pas encore très grande, mais il est permis de croire que le trafic en deviendra plus important lorsque la herva maté sera plus connue et ses vertus plus appréciées. A l'heure actuelle cependant, la grande majorité du public ignore ce qu'est le maté, ses propriétés, où et comment on le récolte, la manière curieuse dont il est préparé. Pendant notre voyage de 642 kilomètres de Ponta Grossa à l'Uruguay, par le chemin de fer São Paulo-Rio Grande, puis sur le tracé de cette ligne, nous avons visité de nombreuses exploitations de herva maté; outre cela, un séjour antérieur de plusieurs mois dans les hervaes (1) de Tacurupucu (Paraguay), de l'Igatimi, de Gairão et de l'Ita Cera (État de Parana), nous permet de donner à ce sujet quelques renseignements pratiques.

La herva maté, ou *caa-mi* des Indiens Guaranis, est le produit d'une sorte de houx, l'Ilex paraguayensis de Saint-Hilaire. Comme matière commerciale, les feuilles sont improprement connues sous le nom de herva, du mot guarani caa, qui veut dire herbe, ce nom s'étend à l'arbuste qui le produit. Celui-ci, qui appartient

(1) Pluriel de herval, exploitation ou endroit où se trouvent réunis beaucoup d'arbres à maté.

à la même famille botanique que le houx, atteint une hauteur moyenne de 5 à 6 mètres, et parfois assez rarement 8 et 10 mètres. Le tronc de l'arbuste est couvert par une écorce blanchâtre, et les branches, comme toutes les autres parties de l'arbre, ont un aspect velouté; les feuilles sont d'un vert sombre de 3 à 7 centi-



PARANA. — Arbuste à maté.

mètres de largeur sur 1 à 3 de large. Le maté croît dans les régions tempérées, situées entre le 20e et le 30e degré de latitude sud, où il semble préférer les altitudes de 300 à 1.000 mètres. Il vit depuis le territoire de *Misiones* (République Argentine), dans la partie du Paraguay baignée par le Parana, dans tout le Brésil méridional qui semble son habitat préféré, car on le rencontre dans les États de Parana, Santa Catharina, Rio Grande do Sul et

Matto Grosso, sur une étendue qui n'a pas encore été complètement déterminée. Cet habitat est en même temps celui du majestueux pin araucaria avec lequel le maté se mélange dans la forêt.

XII. — La grande valeur du maté réside dans ses feuilles, qui, réduites en infusion, donnent une boisson comme le thé, aussi agréable, mais possédant de plus grandes vertus hygiéniques. Depuis les temps les plus reculés, les Indiens des régions citées plus haut connaissaient les qualités de ces feuilles; ils faisaient dans de grandes cuves en terre cuite des infusions qu'ils se partageaient ensuite à l'aide d'une calebasse.

Les Jésuites, qui, jusqu'en 1774, jouirent dans le pays du privilège exclusif d'exploiter la herva maté, furent les vrais vulgarisateurs de cette boisson. L'usage de l'infusion de maté fut adopté rapidement et généralisé parmi les peuples latins d'Amérique. Indigènes et colons surent apprécier les vertus de ce produit; ils avaient à leur disposition la *coca* et les feuilles de l'*Ilex*, mais le maté est devenu, pour tous, l'élément indispensable; la coca est restée le privilège des Indiens Aymaras et Quechuas des hauts plateaux de Bolivie et du Pérou, elle trompe leur faim et elle répare leurs forces. Le maté remplace chez les populations de l'Amérique du Sud, les aliments végétaux; on le trouve partout sur la table du Brésilien, de l'Argentin, du Chilien, du Bolivien, de l'Uruguayen, qui consomment chaque année 50 millions de kilos de maté du Brésil.

Nous ne reproduirons pas ici l'opinion ou les résultats des observations de nombreux savants, ce qui nous entraînerait hors du cadre de cette étude de vulgarisation; il nous suffira de dire que Dujardin-Beaumetz, Jobert, Bouant, Marvaud, Doublet, Espery, Courtier, d'Arsonval, Moreau de Tours, etc., etc., sont d'accord pour mettre le maté au premier rang des aliments d'épargne, digestifs, stimulants et assimilateurs par excellence; son pouvoir laxatif, sudorifique et diurétique accélère les fonctions de l'organisme. Ses propriétés toniques et excitantes permettent de supporter un jeûne prolongé, et il trompe la faim. C'est la véritable boisson des climats débilitants et des bourses pauvres; possédant les qualités excitantes du café, il ne cause pas d'énervement. Dans les pays cités plus haut, des distributions obligatoires en sont faites aux troupes. En ce qui nous concerne, nous avons maintes fois observé dans la pampa, chez les gauchos,

aussi bien que chez les monteiros (travailleurs des forêts, herbateiros et bûcherons), que nous voyions revenir au camp, harassés et en sueur, qu'il leur suffisait de quelques calebasses de maté pour recouvrer bonne humeur et vigueur; ils étaient disposés à reprendre leur tâche avec une nouvelle ardeur. Vivant de la même vie que nos travailleurs, également buveur de maté, nous pouvons en attester, par expérience, les bienfaisants effets. Bien souvent nous n'avons pas eu d'autre aliment. Ajoutons encore que les Basques et les Italiens, qui sont certainement les Européens les plus vigoureux et les plus actifs de l'Amérique du Sud, sont des fervents du maté.



PARANA. — Herva à flamber.

XIII. — Revenons maintenant aux hervaes. Ils sont de deux sortes; ceux qui appartiennent à des Sociétés ou à des particuliers, exploités régulièrement et déjà nombreux auprès des centres habités, et les hervaes vierges à découvrir dans la forêt. Ces derniers, achetés ou livrés à l'État, sont par la suite exploités comme les premiers. L'exploitation des arbres se faisant en taillant les branches pour utiliser les feuilles, les arbres, après avoir été complètement élagués, doivent être laissés trois années, temps nécessaire pour qu'ils se recouvrent d'un nouveau feuillage. Pendant ce temps, les hervateiros exploitent d'autres arbres ou se mettent à la recherche d'une herval vierge.

Pour cette opération, on réunit de dix à quinze hommes,

habitués à la vie de la forêt, car pour trouver un herval valant la peine d'une exploitation, il faut très souvent traverser de longues régions désertes et l'exploration ne se fait qu'au prix de grandes fatigues, pour les hervateiros, leur chef et leur capataz (contremaître), qui de fort loin doivent rapporter le produit de leur récolte. Ces hommes s'enfoncent dans la forêt avec quelques provisions de haricots, de riz, de *carne secca* et de sel pour leur subsistance. La chasse seule variera ce menu; les tentes sont simplement formées par des bâches passées sur des branches et tendues sur le sol.

C'est une vie rude et pénible que celle des hervateiros descubridores, car aux fatigues et aux privations s'ajoutent les mille tortures des insectes et c'est là, à notre avis, ce qu'il y a de plus insupportable. Mais le personnel hervateiro du Parana est fait pour cette existence; les hervateiros sont en effet difficiles à remplacer, car aucun Européen surtout ne résisterait comme eux aux fatigues, ne se contenterait de la solde et de l'alimentation qui leur sont accordées. En échange, ce sont bien les travailleurs les plus inconstants qui existent, difficiles à soumettre à un travail régulier et persévérant. Il ennuie et fait fuir ces hommes : ils aiment mieux peiner plusieurs mois dans la forêt, mangeant et dormant mal, assaillis par les insectes de tout genre, après quoi ils descendent faire les lézards dans un centre habité quelconque, que travailler moins péniblement mais plus régulièrement dans une colonie agricole.

La forêt de l'ouest du Parana ne s'interrompt que par de rares éclaircies nommées campinas, lesquelles sont comptées. Le caractère de cette forêt ne change pas, même lorsqu'on passe de la forêt vierge commune à ce que l'on nomme pinheiraes ou forêts d'araucarias brasiliensis. Le sol est coupé çà et là par de nombreux ruisseaux, toujours occupé par d'impénétrables maquis formés en partie par des *tacuaras-tacuapi* (sorte de bambou aux usages multiples), des nhapindaes (espèce d'acacia fort épineux) et surtout des lianes innombrables, des ésipos, mais principalement le *tacuarambo*, graminée de la forêt qui s'accroche aux arbres et les couvre comme d'un immense voile aux dentelles capricieuses; cette liane constitue parfois des rideaux si épais qu'il se forme des réduits assez obscurs pour qu'on ait pu y développer des clichés photographiques.

XIV. — Lorsqu'un ou plusieurs hervaes sont découverts, le chef herbateiro en commence immédiatement l'exploitation, on demande ensuite au gouvernement ou aux autorités les plus immédiates, la consécration nécessaire. Les chefs hervateiros revendent généralement leurs récoltes à une société commerciale ou à une marque quelconque qui en achèvera les préparations par des moyens mécaniques, et qui se charge d'écouler le produit à l'intérieur ou de l'exporter à l'étranger. Dans ce cas, les patrons passent avec ces sociétés des contrats par lesquels ces dernières s'engagent à leur acheter leur récolte en leur laissant



Parana. — Herva au carijo.

un bénéfice qui n'est jamais inférieur à un milreis par 10 kilos. L'exploitation d'un herval, qu'il soit stable ou non, se fait d'une manière simple et primitive suivant les ressources restreintes du milieu. On commence par débarrasser l'arbuste de toutes les plantes qui l'entourent, puis vient la première opération, celle de la taille ou poda. Les opérateurs grimpent aux arbres et, avec leur machete ou *facão*, ils coupent le feuillage et les branches jusqu'à 2 à 3 centimètres de diamètre, il ne reste plus de l'arbre que le tronc et les branches principales. Après une semblable mutilation, il ne faut pas s'étonner si l'arbuste a besoin de 3 ans pour se refaire.

Une fois tout coupé, les branches sont ramassées et subissent

leur première opération qui consiste à les soumettre à l'action d'un feu intense de bois sec. Protégés par une barricade de troncs d'arbres ou de boucliers en bambou, les ouvriers se rapprochent le plus possible du brasier, sur lequel ils passent rapidement et une à une les branches de maté, cela s'appelle *sapecar,* et il faut éviter l'action prolongée de la chaleur. L'opération s'achève lorsque les feuilles ont pris une couleur vert sombre un peu jaunâtre. En peu d'heures, les ouvriers ont flambé des monceaux de branches; cette première torréfaction a pour objet d'éviter que la feuille ne se flétrisse sous l'action des agents atmosphériques. La herva *sapecada* est ensuite amenée au campement central à l'aide de hottes en bambou nommées *rairo*. Chaque charge de 60 kilos est remise à un contremaître qui prend note du poids de la herva livrée.

Une fois la herva réunie au camp, on procède au séchage définitif des feuilles qui s'opère de deux façons. Pour la première, on construit un *carijo,* sorte d'immense gril primitif, composé de traverses grossières en bois, longues de 3 à 4 mètres, placées sur des fourches de 2 mètres de hauteur. La herva groupée en petites bottes est placée sur le carijo, sous lequel on allume plusieurs feux. La herva est alors soumise à une longue torréfaction de vingt-quatre heures consécutives, d'autres fois elle se pratique à plusieurs reprises; la nuit est préférée, le carijo est protégé par une toiture rustique ou par une bâche, contre les intempéries. On évite naturellement d'y mettre le feu, ce qui malgré tout arrive parfois; ce séchage est évidemment primitif, et on a essayé de l'améliorer, déjà on a construit près des centres habités plusieurs fours donnant un produit excellent et obtenant un prix de 50 p. 100 plus élevé que celui de la herva de carijo. Mais en général le carijo est remplacé par le *barbacuá.*

XV. — Le barbacuá est une construction de branches entrelacées qui couvre, en forme de demi-lune, un trou pratiqué dans le sol; il est couvert par une toiture de bambous tacuaras et de feuilles de palmier. Le trou est la bouche d'un conduit qui se fait par dessous terre à une certaine distance du barbacuá, à l'extrémité duquel on maintient un feu constant, la chaleur sortant par le trou. Un homme appelé *uru* surveille cette opération, retournant de temps en temps avec un bâton la herva qui sèche. La torréfaction achevée au bout de quatorze ou seize heures, la herva

est jetée sur la *cancha* qui est un espace du sol dépourvu de végétation et uni. Sur cette aire, la herva est battue à coups d'un gros bâton ayant une arête aiguisée, nommé *fação de malhar*. La cancha diffère suivant les endroits; c'est tantôt un mortier, tantôt un immense baquet dans lequel tourne une roue verticale ou encore une aire rectangulaire d'un mètre de large, close de chaque côté par deux parois de pieux; un homme armé de son bâton est placé à chaque extrémité. La herva ainsi triturée et broyée est dite *cancheada*; elle peut être empaquetée et vendues

Une première qualité est obtenue dans des usines ou engenho.



PARANA. — Un barbacuá.

qui s'installent, maintenant, un peu partout; là, le maté subit un complément de préparation, les feuilles sont débarrassées des menues brindilles et passées dans des tamis mécaniques; il est rebroyé au moyen de pilons mus par des moulins à eau, à vapeur ou électriques. C'est là que le maté est préparé suivant le goût des consommateurs américains. Il existe, dans tout l'État, 32 de ces engenhos dont 15 pour Curityba seulement; les plus importants sont ceux de David Carneiro, Fido Fontana, Manoel de Macedo, da Veiga, Miro et Cº, X. de Mirandas, Babrego et França et divers autres.

Dans le herval, la herva cancheada est déposée dans un hangar ou hutte en branchages bien close, sur un plancher fait de lianes très fines qui se nomment *noque*, lequel est porté par des pieux

de 50 centimètres au-dessus du sol, afin que la herva soit à l'abri de l'humidité. Le noque peut contenir environ 2.000 kilos de herva préparée ou herva barbacuá. En sortant du noque, le maté est mis en bruacas ou surroes, sacs faits de morceaux de cuir frais et cousus à l'aide de fils de cuir. Le surrão se remplit mouillé, puis il est cousu; sous l'action du soleil, le cuir se contracte et comprime le maté; les surroes pèsent de 60 à 140 kilos. Dans les usines d'élaboration, on emballe le maté dans des barriques faites de douves en pin du Parana, ou bien dans des boîtes en fer-blanc, qui sont plus agréables à la vue que les surroes velus. Le transport de la herva du noque aux engenhos se fait à dos de mules, ou à l'aide de charrettes traînées par des bœufs ou des mules et il doit être accompli par temps sec.

XVI. — La crise passagère qui a atteint en 1907 et 1908 les produits brésiliens, tels que le café et le caoutchouc, n'a pas atteint le maté, qui est resté produit rémunérateur, aussi bien pour les patrons hervateiros que pour les fabriques d'élaboration, en dépit des bas prix auxquels le maté est présenté sur les marchés, ce qui met le produit à la portée de toutes les classes sociales. Son prix moyen de fabrique est de 200 à 340 reis le kilo pour l'exportation; il subit, de ce chef, un droit de sortie de 450 reis par 10 kilos. Cet impôt rapporte à l'État de 15 à 1.700 contos par an. D'après un tableau officiel, le prix moyen du kilo de maté rendu à bord est de 460 reis, soit 0 fr. 75 au change actuel, et ces prix se sont maintenus depuis dix ans avec des variations insignifiantes.

Pour en terminer avec le maté, il n'est pas inutile de donner le chiffre de la production de ce produit pendant ces dernières années, afin de montrer le développement pris par une industrie longtemps négligée et peu encouragée.

L'exportation du maté fut, en 1905, de 41.110.930 kilos; en 1906, de 57.796.403 kilos; en 1907, de 52.652.747 kilos; en 1908, de 45.314.625 kilos; en 1909, de 58.017.850 kilos, d'une valeur de 45 à 48 millions en chiffres ronds. A ces chiffres, il faut ajouter 13 millions de kilos de consommation locale.

Les États de Rio Grande do Sul et de Matto Grosso en produisent aussi une certaine quantité, mais c'est le Parana qui est le grand fournisseur de ce produit; car il donne, à lui seul, les huit dixièmes de maté exporté.

XVII. — C'est dans l'État de Parana, à sa frontière avec l'Argentine et le Paraguay, que se trouvent les chutes d'eau les plus remarquables du Brésil, telles que l'*Iguassu*, la plus grande cataracte du monde. L'Iguassu est de 60 pieds plus élevée que la cataracte du Niagara, approximativement trois fois plus large, et son volume d'eau de 60 p. 100 supérieur. Cette cataracte découverte depuis peu, du moins par les géographes, est deux fois plus grande que la cataracte du Zambèze, la Victoria Falls. Elle offre au touriste un spectacle incomparable avec ses chutes nombreuses et de hauteurs différentes dont une de 68 mètres.



PARANA. — Surroes de maté sortant du noque.

Quelques chiffres établiront la comparaison avec les grandes cataractes connues :

	VOLUME CUBIQUE PAR MINUTE :	largeur.	hauteur.
Iguassu	28.000 pieds.	13.133 pieds.	196 à 210 pieds.
Victoria	18.000 —	5.580 —	350 à 360 —
Niagara	18.000 —	5.249 —	150 à 164 —

Puis, c'est le *Salto de Guayra* ou chute des *Sete Quedas*. Celui-ci se trouve situé à l'endroit où le fleuve Parana touche à la république du Paraguay, à la Serra de Maracaju, qui s'efforce d'interdire le passage au grand fleuve. Cependant, il réussit à rompre cette muraille de granit pour donner passage, dans une

première chute, à une masse liquide de 20.000 mètres cubes d'eau par seconde; puis le fleuve s'ouvre en sept endroits différents, sept chutes livrent passage à ses eaux furieuses avec un bruit formidable qui réveille les échos à 10 kilomètres à la ronde. Tout près de cette merveilleuse chute, qui peut fournir une force motrice supérieure à 4.300.000 chevaux, sont endormies et oubliées, dans la forêt séculaire, les ruines de Ciudad Real de Guayra, où se trouvent les gisements aurifères qui provoquèrent l'établissement de cette ancienne capitale des républiques des Jésuites. C'est tout près de cet endroit que, par une loi datée du 6 mai 1908, le gouvernement du Parana a réservé, sur la rive gauche du fleuve de ce nom, une superficie de 22.500 hectares de terres, destinée à la fondation d'une ville qui s'appellera Guayra. Ce sera le point terminus d'une ligne projetée à construire par la *São Paulo Rio Grande;* l'espace réservé pour cette ville future commence à l'embouchure du rio Pequiry, rive droite, pour finir à 15 kilomètres plus loin en longeant la rive gauche du Parana.

A 30 kilomètres de Ponta Grossa, entre les terres de la fazenda d'élevage du baron de Guarauma, Domingo Ferreira Pinto, existe, curiosité naturelle, une plaine renfermant une grande quantité de pierres et roches de grès rouge, qu'on trouve fréquemment dans les terrains dévoniens; toutes ces pierres simulent avec plus ou moins d'exactitude des ruines d'aspect monumental, tours, châteaux, forteresses, églises; des colonnes bizarres dont quelques-unes ont plus de 80 mètres de haut, des blocs énormes, etc. On nomme cet endroit Villa Velha.

XVIII. — Dans les environs du port de Paranagua, à Antonina et sur un grand nombre de points de la côte des États de São Paulo, Parana et Santa Catharina, on aperçoit des sortes d'élévations formées uniquement de coquillages de différentes espèces, mais, en très grande majorité, de ceux nommés berbigoes, que nous appelons des coques. On donne à ces monticules, qui sont parfois de 20 ou 30 mètres de haut et plusieurs centaines de mètres de long, le nom de *sambaquis,* mot composé de deux vocables indigènes, *samba* ou coquillage, et *qui* ou mont. Quelques voyageurs considérèrent ces sambaquis comme des monuments archéologiques; ce seraient là, d'après eux, les restes de l'alimentation des anciens aborigènes, les valves de coquillages, produit de leur pêche, qu'ils auraient amoncelées en divers endroits.



Parana. — Un coin des chutes de l'Iguassu.

Carl von Kozeritz donne à ces sambaquis l'âge de sept mille ans; Charles Wiener, quatre ou cinq mille; enfin, Albert Lofgreen, mille ans. Le fait qu'on a découvert dans quelques-uns de ces sambaquis des ossements et quelques objets ayant appartenu à des aborigènes, ne prouve pas que ces monts aient été élevés par les tribus qui peuplaient ces côtes. Pour qui connaît l'indolence native et invincible de tous les Indiens de l'Amérique du Sud, leur répugnance pour tout travail, même productif, il paraît tout à fait invraisemblable que les primitifs habitants de ces côtes se soient départis de leur paresse pour édifier ces monts inutiles avec les restes de leur alimentation, qu'il leur aurait fallu apporter de fort loin le plus souvent.

Il semble plutôt, et cela est plus raisonnable et plus logique, que ces monts de coquillages ont été formés par l'Océan à l'époque non lointaine encore où il recouvrait les terres où s'élèvent les sambaquis, ceux-ci se trouvant presque toujours au coude d'une rivière où les eaux de la mer venaient se heurter. Peu à peu, les couches de coquillages s'élevaient, à peine séparées par quelques millimètres de sable. Les sambaquis que nous avons visités près de Paranagua, dans le rio Maciel, à Antonina, à Guarakessaba, à Iguape, etc., étaient tous composés de berbigoes ou coques, dont aucune n'avait jamais été ouverte, mêlées à quelques coquillages plus gros et dans des conditions semblables. Des indigènes ont pu venir là faire leurs provisions et même y déposer parfois les cadavres de leurs morts ou ceux de leurs ennemis, laissant aux flots le soin de les recouvrir sous une couche de mollusques. C'est ce qui justifierait la découverte des ossements humains et d'objets ayant appartenu aux premiers aborigènes.

D'autre part, les mêmes savants classifient les sambaquis en trois catégories : 1° sambaquis naturels; 2° sambaquis faits de restes d'alimentation dans un long espace de temps; 3° sambaquis artificiels, véritables monuments archéologiques. Pourquoi ces sambaquis seraient-ils les uns artificiels et les autres naturels? On ne se l'explique guère. En outre, du moins en ce qui concerne les sambaquis naturels de la baie de Paranagua, ils s'élèvent pour la plupart sur des terres de formation relativement récente, gagnées peu à peu sur l'Océan, terres complètement recouvertes de palétuviers, avec des parties plus élevées et moins maréca-

geuses. Donc, sans prétentions archéologiques, nous serions porté à croire que tous ces monts de coquillages sont purement naturels, jusqu'à preuve du contraire.

Pour en finir avec les sambaquis, il faut ajouter que ceux-ci sont connus sous le nom de sernamby dans le nord du Brésil, sous celui de sambaquis et d'ostreiras (huîtrières), dans les États de São Paulo et Rio Grande do Sul; enfin sous ceux de berbigao et casqueiro dans les États de Parana et Santa Catharina. Exploités, ces sambaquis pourraient fournir d'excellente chaux; des industriels ont bien établi quelques fours auprès des sambaquis de facile accès, mais en général il semble qu'on ne tire pas de ces monts de coquillages tout le profit qu'on pourrait en obtenir avec un peu d'initiative. Il paraîtrait que là encore, le prix des transports ne permettrait pas une exploitation rémunératrice. Il est cependant des points très abordables où des travaux seraient fructueusement entrepris.

CHAPITRE XV

ÉTAT DE RIO GRANDE DO SUL

I. De Ponta Grossa à l'Uruguay. — II. Superficie, aspect, zones du Rio Grande. — III. Le climat. — IV. De l'Uruguay à Passo Fundo, les routes. — V. Les voies ferrées du Rio Grande. — VI. Transports terrestres et fluviaux, flottage du bois. — VII. Porto Alegre. — VIII. Anciennes et nouvelles colonies. — IX. Agriculture rudimentaire. — X. Produits des zones coloniales. — XI. Culture de la vigne, industrie viticole. — XII. Les centres de population de la « Serra ».

I. — Du Parana, nous nous rendîmes au Rio Grande do Sul par terre en empruntant le chemin de fer *São Paulo-Rio Grande* en trafic jusqu'à la station d'Affonso Penna. De Ponta Grossa à Porto União da Victoria, limite actuelle de l'État de Santa Catharina, il y a 263 kilomètres (1) que l'on franchit à une allure raisonnable variant de 25 à 30 kilomètres à l'heure ; heureusement que les sujets d'observation ne manquent pas en route, le temps ne paraît donc pas trop long. Peu de temps après avoir quitté *Officinas*, où sont les ateliers de la Compagnie, la voie ferrée pénètre dans la forêt de pins araucarias ; ce n'est pas la forêt épaisse, touffue, monotone, mais une succession de bois coupés de vastes campinas, de vallées plus ou moins boisées, où s'élèvent çà et là les maisons de bois de quelques caboclos. C'est sur ces lignes nouvelles qu'on peut le mieux se rendre compte de la valeur des voies ferrées comme facteur de peuplement. Sur tout ce parcours, autrefois désert, où l'on ne trouvait que quelques campements de hervateiros, nous avons compté onze agglomérations, dont quatre ou cinq déjà importantes comme : Entre Rios, Fernando Pinheiro, Iraty, Paulo Frontin, etc.

(1) Le parcours total de la ligne Sao Paulo-Rio Grande est de 894 kilomètres de Itararé, frontière de São Paulo au fleuve Uruguay, frontière du Rio Grande do Sul et de Santa Catharina.

União da Victoria, où nous arrivons après neuf heures de voyage, est déjà une petite ville, c'est d'ailleurs un centre ancien. C'était le point terminus de la navigation fluviale sur le rio Iguassu, l'arrivée du chemin de fer en fit un centre actif destiné à un certain avenir. La ville est située sur la rive gauche de l'Iguassu que le chemin de fer franchit sur un magnifique viaduc de près de 500 mètres, véritable œuvre d'art qui surprend au milieu d'une région d'aspect un peu sauvage. Au-dessous se trouve un gué, passage obligatoire des troupeaux qui viennent des campos de Palmas pour alimenter les marchés du Parana. Toute la région environnante est riche en herva maté et les exploitations y sont nombreuses.

A União da Victoria, nous pénétrons dans l'État de Santa Catharina, mais nous ne parlerons que plus tard de cet État qui ne s'est vraiment développé que jusqu'à une certaine distance du littoral. Dans cette partie du territoire, outre União da Victoria, on ne trouve que quelques petites agglomérations qui se sont créées le long de la ligne. De l'Iguassu au Haut-Uruguay, il y a 379 kilomètres ; sur tout ce trajet la São Paulo-Rio Grande suit constamment la rive gauche du rio do Peixe, affluent de l'Uruguay, qui lui procure un tracé naturel. Entre União da Victoria et Affonso Penna, qui était le point terminus de l'exploitation lors de notre passage, nous trouvâmes trois stations, formant autant de centres coloniaux très prospères ; ce sont les colonies de *Legru, São João, Calmon,* puis *Affonso Penna* ; cette région se peuple rapidement et les colons ont déjà obtenu de beaux résultats dans la culture du blé. De cette dernière station à la pointe des rails, il y avait encore 80 kilomètres de ligne à peu près achevés, ce qui nous permit d'arriver plus vite à l'avancement où nous nous trouvâmes le 28 août. Là, on travaillait avec une grande ardeur, sous la direction énergique de l'ingénieur Achille Stengell, pour lequel M. Gaston de Cerjat, superintendant de la São Paulo-Rio Grande, nous avait donné une lettre de recommandation. Cet ingénieur se mit à notre entière disposition pour nous faciliter la continuation de notre voyage jusqu'à l'Uruguay.

A tous égards, particulièrement pour la main-d'œuvre, la S. P. R. G. est plus favorisée que la Nord-Ouest. Depuis Entre Rios, la ligne traverse de nombreuses colonies polonaises qui lui

fournissent un travail excellent, soutenu et discipliné. Comme les récoltes étaient achevées, il y avait 6.000 hommes employés à l'avancement depuis la pointe des rails jusqu'à l'Uruguay. M. Stengell, qui ne manquait ni d'argent, ni de matériel, obtenait des hommes placés sous ses ordres le maximum de rendement; aussi, les travaux exécutés avec méthode marchaient rapidement à raison de 1 kilomètre en moyenne de rails complètement posés par jour. Il est donc plus que probable que la ligne sera entièrement achevée à l'heure où paraîtront ces lignes.

Quatre jours et demi nous suffirent pour atteindre à cheval le rio Uruguay, que nous franchîmes le lendemain. C'est un peu au-dessous de l'embouchure du rio do Peixe avec ce fleuve que doit aboutir, sur l'autre rive, le tronçon de la ligne du Chemin de fer Auxiliaire du Brésil, qui doit opérer là sa jonction avec la S. P. R. G.

II. — L'État de Rio Grande do Sul dispute à Minas Geraes la seconde place après São Paulo parmi les États les plus prospères et les plus progressistes du Brésil. Sa superficie est de 236.553 kilomètres carrés, avec une population de 1.500.000 habitants. Le pays présente deux zones bien distinctes, séparées par la serra do Mar, qu'on nomme aussi serra Geral, laquelle, après avoir couru parallèlement à la côte jusqu'au Tramandahi, se dirige nettement vers l'ouest et va mourir sur les bords de l'Uruguay. La région du nord ou *da serra* est élevée et montagneuse, les altitudes y varient de 200 à 1.000 mètres; dans la région du sud dominent les campos légèrement ondulés, nommés là-bas *campanhas;* cela représente les deux tiers de l'État; c'est la région de l'élevage par excellence: bœufs, chevaux, moutons y croissent et multiplient.

Le Rio Grande est l'État le plus méridional du Brésil, il a pour limite au nord Santa Catharina; au sud et à l'ouest, l'Uruguay et la République Argentine; à l'est, l'Océan. Le littoral rio grandense est formé d'une côte basse, sablonneuse et sans abri, sauf le port de Rio Grande à l'entrée de la *Lagoa dos Patos;* nous ne compterons pas comme tel la petite anse de Torres, située au nord de l'État. Cette côte est bordée de lagunes, dont deux forment de véritables mers intérieures; ce sont : la Lagoas dos Patos, de 230 kilomètres de longueur et de 60 kilomètres dans la plus grande largeur, et la *Lagoa Mirim*, de

180 kilomètres de longueur; il y a en outre quatre autres lagunes de moindre importance. En somme l'État de Rio Grande se présente sous trois aspects : la pampa ou campo, la zone agricole ou des colonies, et la région du matto ou des forêts.

Le pays dans son ensemble est bien irrigué par plusieurs fleuves ou rivières importantes, dont les principales sont : le Guahyba, qui n'est autre chose que l'estuaire de plusieurs grandes rivières, le Cahy, le Cravatahy, le rio dos Sinos et le Jacuhy; cet estuaire de 66 kilomètres peut également être considéré comme le prolongement de la Lagoa dos Patos. Il y a encore l'Ibicuhy, le Taquary et l'Uruguay qui baignent l'État, le dernier sur plus de 400 kilomètres navigables.

III. — De même que dans tous les autres États, on ne compte dans le Rio Grande que deux saisons bien tranchées, l'été et l'hiver, saison sèche et saison des pluies. La première commence en octobre et finit en mai; la deuxième commence généralement en juin pour se prolonger jusqu'à fin septembre; on peut ajouter que ce climat n'est rigoureux ni dans un sens, ni dans l'autre. Dans la région des campos, la température baisse rarement, l'hiver, à zéro. Dans la partie haute, au contraire, il gèle parfois, et le thermomètre descend à 3 et 4 degrés au-dessous de zéro. Pendant les mois de janvier, février et la première quinzaine de mars, il fait généralement très chaud; le thermomètre monte fréquemment au-dessus de 35 degrés. Cette chaleur est rendue fort supportable par les variations de température; d'autre part, les nuits sont suffisamment fraîches. C'est dans la zone montagneuse, la serra, que les différences sont le plus prononcées.

Dans son ensemble, le climat du Rio Grande peut être considéré comme excellent; on n'y note pas de maladies épidémiques, le paludisme lui-même, qui, dans les États regardés comme les plus salubres, se trouve régner quand même sur les bords de quelques rivières, y est absolument inconnu. Le pourcentage de la mortalité est dans cet État de 20 à 21 p. 1.000; les statistiques sanitaires montrent que la fièvre typhoïde intervient pour 4 p. 100 dans ces chiffres et la tuberculose pour 15 p. 100. Si l'on considère que dans la grande majorité des villes il n'existe pas de bonne canalisation d'eau, ni d'égouts, il faut s'étonner que le chiffre de la mortalité ne soit pas plus élevé. Le jour où les prin-

cipaux centres seront tous pourvus d'eau en abondance et d'égouts, il est hors de doute que le nombre des décès baissera à 15 ou 16 p. 1.000. Les immigrants considèrent le climat du Rio Grande comme bon et salubre, car c'est, avec le Parana, l'État qui, après São Paulo, reçoit présentement le plus grand nombre d'immigrants; ce sont les Italiens ou descendants d'Italiens qui sont les plus nombreux; on évalue leur nombre à 250.000 environ, et celui des Allemands ou descendants à 220.000; puis viennent les éléments espagnols, russes et austro-hongrois.

IV. — Lorsqu'on pénètre dans l'État de Rio Grande do Sul, après avoir franchi le Haut-Uruguay, le caractère de la région ne change guère, toujours très fortement boisée; c'est d'ailleurs ce qu'on nomme la forêt vierge de l'Uruguay. Entre ces forêts, on aperçoit de vastes étendues de campos pendant plus de 100 kilomètres. Cette forêt possède une exubérance de végétation comparable à celle des zones tropicales, ce qui peut étonner dans un pays aussi tempéré. Les arbres y sont énormes et de taille élevée, encombrés de lianes, de plantes grimpantes enchevêtrées qui forment de véritables rideaux. Ces voûtes de verdure impressionnent toujours fortement, mais sont bien préférables à la traversée des *taquarals* ou vastes étendues de bambous qui constituent un fouillis inextricable; on remarque aussi de superbes araucarias qui deviennent ensuite de plus en plus rares. A 50 kilomètres de Passo Fundo, on s'engage sur le tracé de la ligne en construction; le terrain est encore accidenté, mais les ondulations sont moins sauvages et beaucoup moins boisées. Vers Passo Fundo et sur toute la zone traversée par la voie ferrée jusqu'à Cruz Alta et Santa Maria, ce sont en général d'immenses campos ondulés, abondant en vallées profondes, au fond desquelles se maintient toujours un peu d'eau. Cette région ne souffre pas de la sécheresse qui gêne parfois les éleveurs de l'État plus au sud, vers Santa Anna et Alegrette. Depuis que le chemin de fer de Santa Maria à l'Uruguay dessert Passo Fundo, bourgade autrefois isolée au nord de l'État, ce centre prend chaque jour une plus grande importance; il y a dans les environs quelques exploitations et colonies prospères. Dans la ville même, nous avons trouvé un important engenho pour préparer le maté, dirigé par un Français, M. Couty. Le maté élaboré dans cette région nous a semblé meilleur que celui préparé dans certaines fabriques



Rio Grande do Sul. — La forêt vierge de l'Uruguay.

du sud-ouest du Parana, où il arrive parfois mélangé avec un pseudo-ilex.

Le terrain de campo, dans la région de Passo Fundo, se vend de 40 à 70 contos la lieue carrée (1).

L'État de Rio Grande semble destiné à pourvoir à l'alimentation des États du nord du Brésil avec les produits de son élevage et les ressources que lui apporte la production agricole des importantes colonies situées au nord de Porto Alegre. Cette ambition se heurte pour le moment à l'insuffisance des moyens de communication, car nombre de régions productrices ne sont encore desservies que par voie terrestre ou fluviale extrêmement lente. Devant la difficulté des transports, certains agriculteurs éloignés sont forcés de restreindre l'importance de leurs plantations à la capacité de la consommation locale pour n'avoir pas à dépenser les bénéfices du travail en frais de transport. Est-ce à dire que le Rio Grande est dépourvu de communications par voies ferrées? Bien au contraire, cet État figure même au nombre de ceux où le réseau des chemins de fer se trouve le plus développé; malgré tout, ce réseau est trop insuffisant pour qu'il soit permis de tirer des richesses de l'État tout le parti possible, aussi le Gouvernement porte-t-il ses efforts vers l'amélioration de ses voies de communications.

V. — Le Rio Grande do Sul possède actuellement 2.000 kilomètres de voies ferrées, qui, il y a peu de temps encore, formaient plusieurs tronçons manquant de liens entre eux et laissant à désirer sous le rapport de l'administration. Dans le but de procéder à l'unification de ces voies ferrées, le Gouvernement fédéral, qui avait racheté ces lignes, passa en 1905 un contrat avec une Société belge (2) pour l'affermage de la majeure partie des chemins de fer de l'État et la construction de prolongements et de lignes complémentaires. Depuis, les voies en exploitation ont été soudées ensemble et forment aujourd'hui deux grandes artères qui coupent le territoire de l'est à l'ouest et du sud au nord, ayant comme point de départ les deux centres les plus importants de l'État, Porto Alegre, sa capitale, et Rio Grande, son port près de l'Océan, lesquels sont réunis par la navigation à vapeur sur la Lagoa dos Patos. Ces deux grandes lignes ont

(1) On sait que la lieue brésilienne est de 6 kilomètres.
(2) Compagnie auxiliaire de chemin de fer au Brésil.

comme centre Santa Maria, ville située au pied de la région montagneuse, juste au milieu de l'État.

La première ligne part de Porto Alegre pour aller atteindre, après un parcours de 772 kilomètres, presque en droite ligne, la ville d'Uruguayana sur le rio Uruguay, à la frontière argentine; il n'y a qu'à traverser le fleuve pour se trouver en communication avec le réseau argentin. Au sud, une petite ligne, qui court parallèlement au fleuve sur la rive brésilienne, forme la jonction avec le réseau de la République orientale de l'Uruguay. Sur cette ligne principale viennent se greffer plusieurs embranchements qui desservent un certain nombre de localités de la région coloniale du nord. Le principal de ces embranchements est celui qui part de Saycan, près de Cacequy, pour aller à Santa Anna do Livramento, tronçon en construction, qui constitue le prolongement direct de la grande voie transbrésilienne qui mettra en communication Montevideo avec Rio de Janeiro.

La deuxième grande ligne réunit les ports de Rio Grande et de Pelotas sur la Lagoa dos Patos et le rio São Gonçalo, au nord de l'État, où elle va se rencontrer sur le Haut-Uruguay avec la ligne centrale de Rio de Janeiro. De Rio Grande à l'Uruguay, la distance totale est de 1.130 kilomètres; la voie fait tout d'abord une grande courbe pour rejoindre Santa Maria, après quoi elle se dirige directement vers le nord. Cette ligne était, lors de notre passage, en exploitation jusqu'à Passo Fundo sur une distance de 958 kilomètres; sur les 182 kilomètres qui séparent Passo Fundo de l'Uruguay, la construction était fort avancée, sauf sur la dernière partie du tracé. Il nous semble que l'ingénieur chargé des travaux à l'avancement n'avait pas à sa disposition tout le matériel qui lui aurait été nécessaire. Néanmoins cette ligne, qui devait être inaugurée fin septembre 1910, sera sans doute achevée à la fin de cette même année.

De Cruz Alta, ville située en pleine serra sur la ligne précédente, part un embranchement qu'exécute le génie aux frais de l'Union, destiné à être prolongé jusqu'en face de l'Argentine, à l'embouchure de l'Ijahy Grande sur l'Uruguay; pour le moment cet embranchement a pour but de desservir les deux importantes colonies de Ijuhy et de Guarany. Une ligne réunissant São João de Monténégro à Caxias, centre de la région coloniale, était à peu près achevée lors de notre visite. Une ligne appartenant à une

Compagnie indépendante, la Brazil Great Southern, court presque parallèlement à l'Uruguay entre Quarahy et Itaquy. C'est sur le parcours de Rio Grande à Uruguay que nous avons vu, non loin de Cacequy, le pont de 1.500 mètres, alors en voie d'achèvement sur lequel doit s'opérer la traversée du fleuve Santa Maria, affluent de l'Ibicuhy. Ce pont métallique, qui sera certainement l'ouvrage de ce genre le plus important de l'Amérique méridionale, coûtera la somme de 4.630.000 francs.

VI. — Dans les régions non desservies par le chemin de fer, les transports se font à l'aide de grands chariots tirés par des bœufs, ceci dans la partie basse de l'État où la disposition du sol permet un transit relativement facile sur des routes rudimentaires. Le trafic se fait au moyen de chevaux et de mules de charges dans les parties montagneuses; dans les vallées et les zones moins accidentées, on se sert également de charrettes traînées par des mules; dans la serra, la mule est la bête de somme, de trait, ou de selle par excellence. C'est pourquoi une bonne mule coûte de 180 à 250 milreis [1], un jeune mulet est vendu 60 milreis; aussi cet élevage est fort lucratif. Les chevaux n'ont pas une grande valeur, mais en général ces animaux sont fort dégénérés, quoique sobres et durs à la fatigue. La population du Rio Grande est pourtant un peuple de *gauchos*, c'est-à-dire de cavaliers émérites; et il faut s'étonner qu'on n'ait pas encore tenté sérieusement d'améliorer la race de chevaux par des croisements. Tout propriétaire d'estancia d'élevage, grande ou petite, met cependant tout son amour-propre à posséder un beau cheval qui, très souvent, lui vient de l'Argentine.

Les transports des zones coloniales du nord et d'une partie de la région sont quelque peu facilités par la navigation sur un groupe de rios qui aboutissent à Porto Alegre. Le plus important de ces fleuves est le Jacuhy qui est navigable une bonne partie de l'année sur plus de 300 kilomètres, on peut employer des vapeurs de 50 à 60 tonnes, calant $1^m,60$, jusqu'à Rio Pardo et $0^m,80$ jusqu'à Cachoeira, $0^m,60$ au delà de ce dernier port. Le Cahy sert également à des vapeurs de 30 à 40 tonnes, ne calant pas plus de $0^m,90$. Le Taquary est navigable jusqu'à 154 kilomètres de Porto Alegre pour des vapeurs calant 1 mètre à $1^m,50$. Le rio dos Sinos

(1) Le milreis, on le sait déjà, vaut 1 fr. 55.

est navigable jusqu'au delà de Taquará sur 165 kilomètres pour des vapeurs de 30 tonnes et $1^{m},10$ de tirant d'eau, et pour toutes sortes de chalands et de chaloupes. Le Cravatahy n'est navigable que sur un parcours de 45 kilomètres pour des vapeurs de 15 à 20 tonnes. La navigation sur l'Ibicuhy, qui était interrompue depuis longtemps, vient d'être rétablie entre Uruguayana et Cacequy. Le service de navigation à vapeur, quoique assez fréquent, n'est vraiment régulier que sur le Jacuhy, le Taquary et



Rio Grande do Sul. — Radeaux ou trains de bois sur l'Uruguay.

le Cahy. Sur les autres rivières il n'y a pas de dates de départ ni d'arrivées bien déterminées.

Sur le fleuve Uruguay qui dessine toute la frontière ouest et nord de l'État de Rio Grande, il existe un service de navigation peu régulier entre Uruguayana, Itaqui et São Borja. Le grand fleuve qui débouche dans le rio de la Plata est malheureusement barré en aval de l'embouchure du rio Quarahy à la frontière uruguayenne par le Salto Grande. Il est toutefois navigable pour de petits vapeurs, depuis cette frontière jusqu'au Ponto dos Guarruchos, à 540 kilomètres plus loin. Le passage des embarcations ne peut se faire pendant les basses eaux au delà de la cachoeira de Butuhy qui se trouve entre Itaquy et São Borja. Le fleuve Uruguay sert surtout, en ce qui concerne la partie qui

longe le rio Grande do Sul, au flottage du bois venant des forêts de son cours supérieur. Ce transport de bois a lieu sur des *balsas* ou radeaux formés de troncs d'arbres réunis entre eux par des lianes ou des cordages. Nous avons vu de ces trains de bois, mesurant plus de 100 mètres de longueur. Ces balsas sont dirigées dans leur navigation dangereuse par une demi-douzaine de mariniers qui y édifient une petite habitation, une hutte ou rancho, fait de branchages et de bambous entrelacés et recouverts de palmes. Ils vivent là pendant la durée de leur voyage, qui n'est pas inférieure à quinze jours. Lorsque la balsa est disloquée et vendue, les mariniers se convertissent en cavaliers; ils achètent dans la région des chevaux bon marché et reprennent par étapes le chemin de leurs forêts du nord, où ils trouveront à revendre avantageusement leurs montures. Le flottage du bois a lieu également sur les rios dos Sinos, Taquary, das Antas, qui transportent les planches débitées dans les colonies italiennes de la région de Venancio Ayres et de Caxias.

VII. — Porto Alegre, capitale de l'État de Rio Grande do Sul, est, après São Paulo, la ville la plus importante et la plus populeuse du Brésil méridional; sa population s'élève actuellement à un peu plus de 100.000 habitants. La ville est édifiée en amphithéâtre sur une colline formant promontoire sur la rive gauche du rio Guahyba, au confluent de quatre fleuves qui se réunissent pour se jeter dans la Lagoa dos Patos. Cette situation privilégiée en fait l'entrepôt obligé de la zone agricole coloniale du nord et du nord-ouest de l'État, dont la production lui arrive par les vallées du Jacuhy, du Cahy, du Taquary et du rio dos Sinos. Après avoir couvert les deux pentes du promontoire, la ville s'étend maintenant dans la plaine environnante jusqu'à 18 kilomètres de son centre, où la population est disséminée dans les beaux faubourgs de Gloria, Navigantes, Parthénon, Moinhos de Vento, Floresta, Meninos Deus, etc. Les rues sont larges, bien alignées dans la partie neuve, mais plus ou moins bien pavées; dans la ville commerciale, elles sont un peu tortueuses et quelques-unes à forte pente. On y note cependant un mouvement commercial et une activité considérables, surtout dans les rues 7 de Setembro, Voluntario da Patria et, en général, dans toutes celles qui avoisinent le port depuis la pointe da Gloria. Les maisons de commerce de gros et de demi-gros y sont nombreuses et bien pourvues.

La ville justifie bien son nom de gaie ou joyeuse; il y règne une grande animation, particulièrement dans la rue des Andradas, qui est bordée de nombreuses constructions modernes, où se concentrent les plus beaux magasins, cafés et brasseries de la ville. On trouve à Porto Alegre des librairies aussi importantes que celles de Rio. Dans la population qui sillonne les rues, on rencontre beaucoup de types allemands, surtout parmi les femmes; ce sont les descendants et descendantes des premiers colons qui défrichèrent les forêts du nord dans la première moitié du siècle dernier. On entend parler l'allemand un peu partout; la ville d'ailleurs est très cosmopolite. Sur la partie haute de la ville, où l'on parvient en gravissant la forte pente de la rue General Camara, on jouit d'une vue pittoresque sur les quatre fleuves qui forment le Guahyba et sur la partie de la ville neuve, qui s'étend dans la plaine du Meninos Deus. La ville est éclairée à l'électricité et au gaz, et fort bien reliée à ses faubourgs par un bon service de tramways électriques, d'installation récente. Au moment de notre passage, on procédait à la construction des égouts, opération qui est grandement facilitée par la situation de la ville. Les places sont nombreuses; celles de la vieille ville sont plantées de beaux arbres; le Parque est une très belle promenade.

Si on aperçoit nombre de vieilles constructions du temps colonial, on note un peu partout, surtout dans la ville haute et les faubourgs, de jolies et confortables habitations. On ne retrouve guère dans ces constructions le mauvais goût portugais qui domine partout en architecture. Les clubs sont nombreux et fort bien fréquentés. Il paraît, à Porto Alegre, une demi-douzaine de journaux quotidiens, parmi lesquels le *Jornal do Commercio*, le *Correo do Povo*, *Gazetta do Commercio*, *A Federaçâo* méritent une mention spéciale. Parmi les édifices publics, les plus importants sont le palais de la Municipalité, les écoles d'Ingenharia et Militar, magnifique édifice de deux étages, à proximité du Parque Tamandaré; le Seminario, qui est après la Municipalité le plus bel édifice de la ville; l'École Normale, l'École de Médecine, la Chambre des députés, l'Athéneo, l'Hôpital Portuguez, le Théâtre São Pedro, l'Hôpital de la Caritade. Le palais du Gouvernement, qui, d'après les plans, sera un magnifique monument, est en construction.

La vie n'est pas chère à Porto Alegre, et le prix de la pension dans un bon hôtel est de 6 à 7 milreis. Le marché est très bien approvisionné par les centres coloniaux situés à 30 ou 40 kilomètres au nord, lesquels sont actuellement desservis par la ligne de Porto Alegre à Novo Hamburgo et Taquara, et celle de Caxias. La plupart de ces colonies, qui sont aujourd'hui des bourgades et villes florissantes, ne sont pas de constitution récente. Ce furent les Allemands qui commencèrent, vers 1830, à défricher les forêts situées au nord de Porto Alegre; les Italiens ne vinrent les rejoindre que cinquante ans plus tard; mais ils furent bientôt les plus nombreux. Le courant immigratoire, qui s'était arrêté vers 1895, recommence à se diriger de nouveau vers le Rio Grande, où les colonies ont la réputation de prospérer assez rapidement.

VIII. — Il est réel que les colonies qui forment comme autant de vertes oasis, au nord et au nord-ouest de la capitale et de l'État, sont aujourd'hui florissantes, après avoir été longtemps isolées et livrées à elles-mêmes sous l'ancien régime, lequel n'avait en vue que de peupler le territoire, sans s'inquiéter si les colons pourraient écouler les produits de leur récolte.

Parmi ces centres maintenant groupés, nous citerons la colonie *Jaguari*, avec une population de 13.000 habitants, dont la production atteint une valeur de 2.100 contos, l'exportation 900 contos et l'importation 840 contos. La colonie *Ijuhi*, une des plus éloignées vers le nord-ouest, a une population de 9.300 habitants, exportant pour 840 contos de produits et important pour 630 contos. La colonie *Guaporé*,située entre Taquari et Carreiro, est extrêmement florissante et commerçante; la population s'élève à 20.000 âmes, possédant 802.000 hectares. Parmi les colonies nouvelles figure la colonie particulière *Philippson*, fondée, il y a quelques années, pour des familles israélites, tout près de *Santa Maria da Bocca do Monte*, à 450 mètres d'altitude au pied de la serra, colonie où la culture du blé donne d'excellents résultats. Puis viennent les centres ou nucleos de *Ville Nova*, *Antonio Prado, Santo Marcos* et *Marquez do Herval*, avec un ensemble de population de 5.000 habitants vendant pour 320 contos de produits.

Conformément à cette opinion préconçue que les terres de forêts sont seules fertiles, presque toutes ces colonies ont été créées



Rio Grande do Sul. — Vue partielle de Porto Alegre.

dans des zones boisées. Les trouées y sont d'une étendue plus ou moins considérable, suivant l'ancienneté de la colonie. Comme vestiges, on aperçoit seulement des bois clairsemés, d'où les arbres de valeur ont disparu. Toutes ces anciennes colonies du nord de Porto Alegre présentent un aspect séduisant; après d'immenses zones désertes, on regarde avec plaisir de vastes habitations, solidement construites en pierres, ombragées de plantes tropicales et des pays tempérés, entourées de vergers ou *pomares*, bien entretenus. Dans presque toutes les colonies, nous avons vu les colons, devenus de riches propriétaires ou des agriculteurs aisés, conserver comme souvenir et comme exemple, à côté de leurs nouvelles habitations, la modeste maison provisoire en bois, qui les avait abrités au début de leur installation. Quelques-uns même l'ont fait reconstruire en maçonnerie. Partout, les terres sont bien cultivées; les habitations mieux groupées forment des bourgades et de jolies petites villes à l'aspect européen.

Dans les nouvelles colonies, les habitations sont naturellement plus espacées et les champs couverts de capoeiras, brousse qui semble vouloir reconquérir le sol gagné sur la forêt. Là, presque toutes les constructions sont en bois; le bois est partout en excédent et on s'en sert pour tous les usages. Ces colonies, dont quelques lots paraissent plutôt des campements de bûcherons, présentent un aspect très pittoresque. Dans la forêt à peine défrichée, entre les souches des arbres tordus par le feu, on voit naître des plantations de maïs, qui est la première culture obligatoire. Cette céréale trouve toujours son placement, car, malgré la grande production de l'État, celui-ci est souvent forcé d'en importer de grosses quantités. Dans le Rio Grande, l'agriculture n'a pris un certain développement que depuis ces dernières années et encore dans la seule région de la serra, coupée de vallées basses, où le climat et la différence d'altitude permettent toutes les cultures.

IX. — L'agriculture se serait certes développée bien davantage dans cet État, si la routine, le parti pris et l'ignorance des procédés modernes de culture n'étaient pas aussi grands dans la population. L'habitant exploite la terre d'une façon toute primitive; dans la plupart des colonies, les méthodes sont également si rudimentaires qu'on se demande comment elles peuvent pro-

gresser rapidement. Dans ces petites propriétés, on ne rencontre aucun instrument aratoire moderne, facilitant ou améliorant le travail agricole. Le fumier pour fortifier la terre, les canaux d'irrigation pour l'arroser en été, on n'en connaît pas l'usage; le sol est retourné à la bêche ou bien à l'aide de charrues primitives. La surprenante fertilité du sol doit suppléer à la routine et à l'ignorance. Les terres de campos des régions basses sont considérées comme impropres à l'agriculture, et cependant une colo-



PORTO ALEGRE. — Rue 7 de Setembro, marché et Palais municipal.

nie, fondée près de Dom Pedrito, donne des résultats merveilleux dans la culture du blé. Malgré toutes ces mauvaises conditions, l'agriculture alimente déjà une bonne partie de l'exportation pour les autres États du Brésil.

La culture du blé, qui se pratiquait au siècle dernier sur une assez grande échelle, pourrait redevenir aujourd'hui une source de gros bénéfices. Le Brésil tout entier achète sa farine ou son blé à l'Argentine, et, de ce chef, il dépense près de 60.000 contos (1). Pour son compte, l'État de Rio Grande en achète annuelle-

(1) Un conto vaut 1.610 francs.

ment pour plus de 6.000 contos, quand, dans la vallée du rio Negro, les vastes campos d'Alegrete de Caçapava, de Lavras, etc., pourraient en produire d'énormes quantités. Dans le but d'encourager cette culture, le gouvernement a décrété récemment l'établissement d'une prime importante pour ceux qui construiraient des moulins modernes et d'une subvention de 15 contos à tous particuliers ou sociétés qui cultiveraient le blé sur une superficie supérieure à 200 hectares. Dans les colonies italiennes de la région de Caxias, on récolte déjà environ 200.000 sacs de blé (de 60 kilos chacun). A Caxias, il y a quelques bons moulins, produisant une bonne farine, mais à peine suffisante pour la consommation de la région. Dans les colonies, les moulins rudimentaires ne fournissent qu'une farine grossière. Un immense champ d'action est ouvert dans cette branche de l'agriculture.

X. — Comme l'État de Rio Grande n'a pas de produit d'une grande consommation internationale, on y cultive plus particulièrement l'orge, l'avoine, le seigle, le tabac, le coton, le maïs, le riz, les haricots, la vigne, etc. Le lin est cultivé dans les colonies et il y vient bien; le coton, qui a donné de bons résultats dans les parties basses et chaudes, n'est cultivé que sur une très petite échelle, et ne formera jamais un objet d'exportation. L'exportation des pommes de terre et des oignons augmente chaque jour. La canne à sucre se plante dans nombre d'endroits; elle réussit bien dans la vallée du Haut-Uruguay, mais elle n'atteint qu'une faible hauteur et est moins riche que dans le nord. Ce n'est pas là une industrie pour le pays; on en tire seulement de la cachaça ou eau-de-vie de cassonade. L'un des deux meilleurs articles pour le colon c'est le haricot noir (feijão), qui met deux ou trois mois à mûrir; comme il forme la base de la nourriture de la population, c'est un excellent article d'exportation dont le prix varie de 10 à 15 milreis les 120 litres. Le maïs, lui, demande cinq mois pour être récolté; il se vend à raison de 5 à 6 milreis le sac; la production ne suffit pas à la consommation. La culture du riz est la seule qui se fasse sur une assez vaste échelle, en dehors de la zone coloniale, où elle se fait en petit. Le tabac pourrait être pour le Rio Grande une source de grand profit, car c'est une excellente source d'exportation. On le cultive surtout dans les colonies allemandes des vallées du Taquary et du Jacuhy, ainsi que dans celles du Haut-Uruguay. En raison de ce que les

cultivateurs n'apportent pas à cette culture assez de soins, surtout dans la préparation des feuilles qu'ils emballent encore humides, le tabac n'obtient encore en Europe qu'un prix peu élevé. Ce tabac est employé pour la pipe et les cigarettes. D'importantes fabriques de cigares, de cigarettes et de tabac de Rio Grande, Cachoeira et Porto Alegre emploient une grande quantité de ce tabac dont on exporte encore 4.835 tonnes par an, d'une valeur de 2.022 contos. Afin d'améliorer ce produit, l'État en empêche maintenant l'exportation avant une certaine date.

Les colons tirent encore beaucoup de profit de l'élevage facile des porcs qu'ils se bornent à lâcher dans les champs de maïs; dans les zones du nord, où existe l'araucaria, ils se nourrissent surtout du fruit de ce pin, le pinhão, qui est un aliment peu coûteux et que les forêts fournissent en abondance. Il y a des colons qui possèdent des troupeaux d'une centaine de porcs. Le saindoux est devenu un excellent article d'exportation pour le reste du Brésil, auquel le Rio Grande en vend pour 8.000 contos. L'Amérique en fournit encore pour 5.000 contos aux États du nord.

Nous signalerons tout particulièrement une culture qui est appelée à prendre une grande extension et qui donne déjà lieu à une industrie prospère, c'est celle de la vigne. Celle-ci vient bien partout dans l'État; nous avons trouvé des vignobles plus ou moins importants, tout près de Rio Grande et dans le municipe de Uruguayana, à l'extrémité du territoire. C'est, toutefois, dans les colonies italiennes de la « Serra » que les vignes sont les plus importantes.

XI. — Le vin produit par les vignes du Rio Grande ne forme pas un type commercial encore satisfaisant, mais des qualités diverses pour la consommation des classes populaires. Cela tient surtout à la méthode fort rudimentaire de la fabrication. Sauf dans les établissements importants de Caxias et de Bento Gonçalves, fort peu de vignobles emploient des appareils perfectionnés, par routine d'abord et ensuite parce que le crédit agricole n'existe pas. En général, les colons italiens veulent fabriquer leur vin eux-mêmes avec l'outillage défectueux dont ils disposent. Lorsqu'ils veulent bien le vendre aux établissements de Caxias, le raisin leur est acheté à raison de 50 (?) reis le kilo (0 fr. 077). Les vins

de bonne qualité de Caxias et de Bento Gonçalves se vendent 18 milreis les 90 litres, et, à Porto Alegre, 25; la qualité inférieure se vend 14 milreis et 20 dans la capitale. Ces vins ne pèsent, en général, pas plus de 7 à 8° d'alcool; l'adjonction du sucre, qui permet d'élever à 9 et 10°, pour qu'ils puissent supporter le transport, n'est ordinairement pas faite d'une façon convenable.

Malgré tout, l'industrie du vin deviendra intéressante pour le Rio Grande, si l'on considère que son exportation, qui atteignait 300.000 litres en 1900, a plus que décuplé et a dépassé 4.300.000 en 1909. Cette exportation se fait surtout dans les États du nord du Brésil. Aux environs de Pelotas, où existent de beaux vignobles, nous avons expérimenté des vins blancs et rouges qui n'étaient pas mauvais et pouvaient même supporter la comparaison avec certains vins portugais jouissant de la faveur des classes populaires et moyennes. Le Brésil importe chaque année pour 30.000 contos de vins italiens et portugais; le champ est donc très vaste pour cette industrie, mais il faudrait améliorer beaucoup la fabrication dans la majorité des cas, car c'est à tort que l'on attribue la qualité des vins à celle même du raisin. Les qualités cultivées sont nombreuses, les plus exploitées sont les vignes américaines : l'*Isabel*, la *Delaware*, l'*Herbemont* et la *Blok Juby*, mais on s'efforce de propager la plantation d'espèces meilleures parmi les vignes françaises qui ont donné de bons résultats dans la Quinta Bom Retiro, de M. A. Perret, près de Pelotas.

XII. — Parmi les villes et centres de population les plus importants de la zone dite de la « Serra », région agricole et coloniale, figure : Santa Maria da Bocca do Monte, ou plus simplement Santa Maria, placée juste au centre géographique de l'État, à la limite de la serra et de la Campanha, région des Campos. Sa population est de 9.000 à 10.000 habitants; la ville progresse beaucoup; c'est le siège de la Compagnie belge des chemins de fer auxiliaires au Brésil. Par sa situation, qui en fait le point de convergence de diverses lignes ferrées, cette ville est appelée à prendre une grande importance. A quelque distance, se trouvent les colonies de *Silveira Martins*, *Nova Santa Cruz*, *Serro Blanco*, *Conceiçao* et *Pau à Pique*. Les terres des campos sont bonnes et on peut s'en procurer à raison de 50 à 80 contos la lieue carrée.

Cruz Alta est située au nord de l'État, à 500 kilomètres de Porto Alegre et à peu près à moitié chemin de Santa Maria à Passo Fundo, sur le chemin de fer de l'Uruguay, qui s'élève sur une colline; la ville a 7.000 habitants; c'est un point stratégique important et le point de départ du chemin de fer à l'Ijuhy. Le climat y est extrêmement sain, si bien que Cruz Alta peut être considérée comme un sanatorium naturel. São Leopoldo, de 7.000 habitants également, est situé sur la ligne du chemin de fer à Novo Hamburgo, autrefois le centre d'un noyau de colonies allemandes qui sont aujourd'hui autonomes ; la ville est coquette et gracieuse; on croirait se trouver dans une tranquille petite ville de l'Allemagne, dont elle a conservé toutes les traditions. Elle n'est séparée de Porto Alegre que par une distance de 34 kilomètres. Dans ce municipe, les terres d'élevage sont bonnes, mais d'un prix assez élevé, 100 à 140 contos la lieue carrée. En raison de la grande division de la propriété, on n'en signale aucune qui possède une extension d'une lieue. Ensuite, viennent les villes de Caxias, Conceiçáo do Arroio, avec 5.000 à 6.000 habitants. São João de Montenegro et São Sebastião do Cahy, Taquary, Passo Fundo, São Francisco d'Assis et Santa Cruz, de 4.000 à 5.000 habitants.

CHAPITRE XVI

ÉTAT DE RIO GRANDE DO SUL *(suite)*.

I. L'extanceiro riograndense. — II. Une estancia, classification et valeur de la terre. — III. Travail de l'Estancia. — IV. Amélioration de l'élevage. — V. Ventes productrices, les Xarqueadas. — VI. La matança, préparation du xarque. — VII. Production et exportation. — VIII. Pelotas, la ville de la carne secca. — IX. Uruguayana, Bagé, etc. — X. Rio Grande, une ville industrielle. — XI. La barre du Rio Grande, difficultés qu'elle apporte à la grande navigation. — XII. Les basfonds de la lagune. — XIII. Pour supprimer la barre, la « Compagnie française du Port de Rio Grande do Sul ». — XIV. Richesses minérales du Rio Grande, exploitation des mines de Lavras. — XV. Gisements de cuivre. — XVI. Les couches carbonifères du Rio Grande, mines de São Jeronymo.

I. — L'élevage constitue la grande richesse du Rio Grande et l'industrie du xarque (charque) ou viande séchée son principal produit d'exportation.

Il y a dans ce pays un adage populaire qui dit : « Dans le Rio Grande do Sul, il y a deux moyens de faire fortune ; le premier consiste à posséder une estancia (propriété rurale), avec de bons terrains d'élevage, et bien administrée. Le deuxième consiste à posséder une estancia avec de mauvais pâturages et mal administrée. » Cet adage explique, s'il ne la justifie pas, la préférence presque exclusive accordée par le Rio Grandense à l'industrie pastorale. Cette industrie est, d'ailleurs, le genre de travail qui, jusqu'à ce jour, convient le mieux au caractère, aux usages et coutumes des habitants du pays, qui sont identiques à ceux des gauchos de l'Uruguay et de la République Argentine. Les Rio-Grandenses nomment, d'ailleurs, leur pays *terra gaucha*.

Les habitants de la « campanha » du Rio Grande, la zone des campos qui s'étend sur les deux tiers de l'État, depuis la base de la serra jusqu'à la frontière de l'Uruguay, sont un peuple de cavaliers de tout premier ordre, dont le plus grand plaisir est

de courir les plaines à la suite d'un bœuf sauvage, de le prendre au lasso ou de le jeter à terre, au moyen de leur infaillible *boleadeira* (1) ou encore de réunir en un seul troupeau des centaines de jeunes taureaux d'humeur farouche. Pour l'estanceiro ou éleveur du Rio Grande, il n'y a pas de panorama qui puisse se comparer aux vastes horizons de ses immenses savanes, avec les ondulations accidentées de leurs terrains; il n'y a pas de palais qui lui offre une plus grande somme de bien-être et de commodités que son estancia.

Le costume du gaucho riograndense est, à peu de chose près, celui du gaucho argentin. Il se compose généralement de la



Rio Grande do Sul. — Rodeo ou rassemblement de bétail.

bombacha, sorte de haut-de-chausse ou pantalon très ample; du *poncho* rayé de couleurs vives, de la *guaiaca* ou ceinture de cuir, en travers de laquelle est passée la faca, dans sa gaine de cuir ou de métal; le chapeau de feutre, à larges bords, et enfin les bottes ornées de *chilenas*, ces énormes éperons à molettes en fer, métal blanc ou argent, qui font l'orgueil du cavalier.

II. — La résidence de l'éleveur riograndense s'appelle *estancia*, nom qui s'applique à la propriété en général; c'est parfois une vaste et confortable construction, parfois encore une assez

(1) Ou bolas, une des armes les plus terribles des gauchos, ce sont trois pierres rondes entourées d'une enveloppe de cuir brut, retenues par trois lanières de cuir tressé. Qu'on se figure un Y avec une boule à chaque extrémité, celle d'en bas étant plus petite et retenue par une lanière plus courte.

modeste habitation, composée de quelques corps de logis, entourée d'un verger ou pomare et de quelques cultures vivrières, qui jettent une note gaie au milieu de vastes campos et fait de l'habitation une sorte d'oasis en plein désert. Les estancias, au sens de propriété, ont en général de 1 à 3 lieues carrées d'étendue; ce qui fait, à raison de 6 kil. 660 par lieue, 4.356 ou 13.068 hectares de campos. Il y en a encore qui mesurent 10 lieues et plus, mais elles deviennent rares aujourd'hui et on en rencontre d'une fraction de lieue. Les pâturages ne sont pas tous clôturés, mais cette précaution va être exigée de tous les propriétaires, en raison d'accidents de chemins de fer occasionnés par du bétail qui se faisait écraser en errant sur la voie. Les pâturages sont naturels et n'ont jamais été améliorés; on ne cherche nullement à remplacer les graminées existantes qui dégénèrent, par d'autres plus nutritives et plus grosses. Il n'y a dans ces propriétés d'autres aiguades que les rivières ou les ruisseaux, quand il en existe dans l'estancia; à leur défaut, les animaux se désaltèrent dans les dépressions du sol, les lagunes, mares et marécages, formés et remplis par les eaux de pluie.

Les pâturages de Rio Grande sont divisés en trois classes par les éleveurs : la première comprend tous les terrains qui longent la frontière de l'Uruguay jusqu'à la voie ferrée, Uruguayana, Cacequy, Bagé; la deuxième classe, les terres de l'ouest et celles qui appartiennent aux vallées des rivières allant vers la Lagoa dos Patos. La troisième comprend les campos de la serra et la région des sources de l'Uruguay, où il existe encore beaucoup de terres *devolutas* ou appartenant à l'État. Dans la première et deuxième classe, les terres ont doublé et triplé de valeur dans ces dernières années. C'est ainsi que, dans la région d'Uruguayana, nous avons vu des terrains de campos valant 300 contos la lieue carrée; tous les pâturages de la première classe valent 180 à 250 et 300 contos la lieue carrée. Dans ces pâturages, on peut mettre 4.000 têtes de bêtes à cornes ou 3.000 chevaux, ou 12.000 moutons par lieue carrée. Les pâturages de deuxième classe se vendent de 80 à 200 contos la lieue; ceux de la serra ou troisième classe, où il s'en trouve de bien supérieurs à ceux des régions basses, varient entre 40 et 80 contos la lieue carrée. Ces derniers pâturages peuvent nourrir de 2.500 à 3.500 bêtes à

cornes par lieue. Tous les animaux sont lâchés dans le campo pour croître et multiplier en toute liberté; aucun animal ne doit savoir ce que c'est qu'une étable.

III. — Le personnel d'une estancia n'est pas très nombreux; toutefois, il est nécessaire de compter un capataz ou contre-maître, ou surveillant, et 3 peons, plus 2 posteiros ou gardes par lieue. C'est là le personnel fixe, mais l'estanceiro peut encore compter dans les grandes occasions sur ses *agregados*, habitants qu'il tolère sur ses propriétés et à qui il permet de faire quelques cultures et d'élever quelques têtes de bétail. En général, le travail d'une estancia se réduit à quelques opérations qui ne prennent que quelques jours par mois. Deux fois par mois au moins, les animaux sont réunis par troupeaux de 500 à 800 bœufs dans des endroits déterminés, c'est ce qu'on nomme un « rodeio ». Là, les animaux sont comptés par les peons et passés en revue ; les animaux blessés ou atteints de « bicheira », c'est-à-dire de certains parasites qui leur occasionnent des abcès, sont pris et soignés immédiatement, d'une façon toute primitive : on les lave généralement à la créoline et parfois aussi on se contente de les soulager à l'aide de prières et d'incantations. La « marcação », c'est-à-dire le marquage, est une opération qui se fait une fois par an sur les jeunes animaux de six mois à un an. La marque ou signe du propriétaire leur est imprimée sur la cuisse à l'aide d'un fer rouge.

A la suite de cette opération, on fait le dénombrement du bétail; celui qui est en condition d'être vendu est mis dans des pâturages à part; l'autre partie, destinée à la reproduction, est renvoyée dans les campos de l'estancia. C'est vers quatre ans que les bœufs sont bons pour l'abatage. L'accroissement annuel du bétail peut être évalué à 20 ou 30 p. 100, suivant la région et les pâturages. L'estanceiro achète aussi très souvent à de petits « criadores » des zones éloignées du territoire, des animaux amaigris par le voyage ou encore jeunes qu'il engraisse dans ses pâturages pendant les mois d'hiver ; ce bétail n'occasionne pas plus de travail que le précédent, sauf qu'il exige de meilleurs herbages. L'usage de jeter du sel dans certains pâturages se répand de plus en plus. Comme on le voit, l'élevage tel qu'il est entrepris est des plus rudimentaires ; il ne demande aucun soin ni travail absorbant.

IV. — Le bétail de Rio Grande, dont jusqu'à ces dernières années on n'avait jamais essayé d'améliorer la race dégénérée avec des animaux de choix, ne pèse pas plus de 300 à 350 kilos par tête, en cela bien inférieur aux bœufs croisés de l'Uruguay et de la République Argentine. Ignorants et routiniers, les éleveurs s'obstinaient à ne vouloir améliorer ni leurs herbages, ni leur bétail. Pourquoi, répondaient-ils simplement, vais-je m'embarrasser d'animaux de race qui m'occasionneront du travail et du souci, quand avec celui que je possède j'obtiens tout l'argent dont j'ai besoin? Ces éleveurs sont encore aujourd'hui les plus nombreux, mais peu à peu les nouvelles générations se plient à des méthodes plus modernes et des progrès notables ont été réalisés, notamment sur toute la zone frontière, où les propriétaires suivent l'exemple que leur donnent les éleveurs argentins. Déjà des férias et des concours agricoles très fréquentés réunissent, sur divers points du territoire, des animaux croisés et des reproducteurs de pure race, venus des républiques voisines, lesquels trouvent toujours des acheteurs plus nombreux. Nous avons vu à Uruguayana une de ces foires qui attirent beaucoup de monde, et à Bagé un concours agricole des plus réussis, où il était facile de noter l'intérêt que prennent maintenant les éleveurs riograndenses à la question des reproducteurs. Ils ont pu se rendre compte qu'un bœuf amélioré pèse le double de l'animal actuel dégénéré. Une ferme modèle de démonstration a été fondée par le Gouvernement entre Bagé et Pelotas, à Pedras Altas, pour entretenir par l'exemple les dispositions progressistes des éleveurs. Les animaux introduits appartiennent le plus généralement aux races « Durham, Heresford et Poldangus ».

V. — Les pratiques routinières sont entretenues par la facilité avec laquelle les estancias vendent leur bétail aux *xarqueadas* ou saladeros, qu'il soit gras ou maigre, bon ou mauvais, car les propriétaires de ces fabriques de viande se disputent souvent les animaux à l'époque de l'abatage. Les négociations ne sont ni longues, ni compliquées. Estanceiros et *xarqueadores* se rendent ensemble à un rodeio; après un rapide examen des animaux réunis en bloc, ceux-ci sont estimés et achetés presque sans discussion. Les bœufs se paient généralement de 76 à 124 francs, les vaches de 55 à 85 francs. L'élevage est de plus en plus une bonne affaire, car, dans les conditions les plus mauvaises, l'éle-

veur ne retire jamais un bénéfice inférieur à 30 p. 100 et celui-ci s'élève souvent à 50 et 60 p. 100.

Les xarqueadas ou charqueadas ne sont pas très nombreuses; il en existe seulement une trentaine dans tout l'État et elles sont le plus souvent fort éloignées des campos d'élevage. Le bétail doit franchir à pied des trajets de 300 à 400 kilomètres; mais, dans la zone parcourue par le chemin de fer, le transport par voie ferrée tend à se généraliser; la routine et le parti pris ont



Rio Grande do Sul. — Mantas de viande mises au séchoir.

empêché longtemps nombre d'éleveurs et d'acheteurs d'employer ce système. A l'heure actuelle, c'est plutôt le matériel de transport qui fait défaut. Pour éviter ces longs voyages, des fabriques de xarque s'installent maintenant dans la serra, à Tupaceretan, par exemple. Les principales xarqueadas se trouvent aux environs de Bagé, Pelotas, São Gabriel, Quarahy, Santa Anná de Livramento, etc.

Nous avons visité plusieurs de ces fabriques de viande, à Bagé, São Gabriel et Pelotas, et tout particulièrement celle du colonel Pedro Luis da Rocha Osorio, ancien vice-président de l'État et un des plus grands industriels du Rio Grande. Il existe

encore neuf ou dix autres xarqueadas près de Pelotas, toutes sur les rives du rio São Gonçalo ou sur l'arroyo Pelotas, car il faut beaucoup d'eau à ces abattoirs. Une xarqueada constitue parfois un village de 400 habitants, car, outre l'habitation des propriétaires et celles des ouvriers, il faut compter les magasins divers, machinerie, fonderie du suif, les divers locaux où le bétail est tué, dépouillé, découpé et préparé, les grands bâtiments pour le dépôt des produits élaborés, d'immenses terrasses où la viande est mise à sécher.

VI. — La *matança* — on dit aussi *safra* (récolte) — se fait de décembre à juin. On opère généralement aux premières heures du jour, avant que l'air ne soit trop échauffé par le soleil. Les animaux se pressent dans une sorte de couloir étroit, barré par plusieurs portes formant des parcs de plus en plus petits ; le dernier contient seulement quelques bêtes : ce parc s'appelle *brette* ou *curro;* une porte mobile donne passage à un chariot sur rail, qui occupe la largeur de la porte ; l'animal est brusquement tiré sur ce chariot, et, au moment où il y tombe, un coup de couteau bien appliqué lui coupe la carotide, ou le frappe à la nuque.

Le chariot est alors entraîné dans une galerie voisine, la *cancha*, où l'animal est mis entre les mains du boucher (carneador) qui extrait le sang, découpe et dépouille l'animal : les différents morceaux sont transportés dans des locaux spéciaux.

Les peaux sont déposées dans un vaste hangar, puis jetées dans des fosses avec quelques substances chimiques qui les maintiennent en bon état et à même d'être exportées. Les cornes sont exposées au soleil jusqu'à ce qu'elles se détachent de la partie intérieure ou *sabugo;* elles sont également exportées.

Les os vont tout d'abord à la chaudière, afin d'y laisser toute la graisse qu'ils peuvent encore contenir ; ensuite, les plus mauvais servent de combustible aux machines ; la cendre produite forme un engrais supérieur. L'usine Dupont de Beauvais achète à Pelotas une grande quantité d'os pour sa brosserie.

La viande est découpée en larges planches ou *mantas*, souvent longues de plus d'un mètre et larges de 70 à 80 centimètres. Ces plaques sont abondamment salées et mises les unes sur les autres au fond d'une fosse, où elles s'égouttent et s'imprégnent de sel, pendant un quart d'heure ; elles sont ensuite portées au séchoir,

où elles restent plusieurs jours. Le soir, quand le temps n'est pas sûr, le tout est empilé sous des bâches et forme des tas de 3 mètres de hauteur et 10 de largeur.

VII. — La xarqueada Osorio tue 400 à 500 animaux par jour, environ 70.000 bêtes pendant la saison. Pelotas tue présentement 140.000 têtes de bétail par an ; Bagé 115.000 ; Jaguarão 10.000 ; Quarahy 120.000 ; São Gabriel 45.000 ; Cachoeira 5.000, etc., etc., soit pour tout l'État environ 600.000 bêtes abattues par an, ayant produit 45,500.000 kilos de viande, chiffre de l'exportation du Rio Grande pour le nord du Brésil ; 16.300.000 kilos de cuirs ; 13.500.000 kilos de graisse ; 604.000 kilos de cornes et 96.000 d'huile de pied de bœuf. Pendant la période de 1896 à 1905, la production totale de charque, au Brésil, est évaluée à 948 millions de kilos, ce qui fait une moyenne de 95 millions de kilos par an. Toute cette viande trouve son débouché dans les États du nord du Brésil, Bahia, Pernambuco, Maranhão, Para et Amazonas.

Cette industrie si florissante devra subir dans un temps prochain une certaine transformation, lorsque la barre du Rio Grande sera accessible aux grands transatlantiques et que l'État aura encore augmenté son réseau de chemins de fer. Avec les facilités de transport, l'exportation du bétail sur pied prendra sans doute un grand développement, puis la fabrication de la viande séchée sera en partie remplacée par l'industrie des viandes congelées. Les xarqueadas les plus importantes se transformeront en usines frigorifiques ou en fabriques de viandes de conserve d'une consommation mondiale. Il sera alors facile de tirer un plus grand parti du bétail riograndense jusqu'alors uniquement converti en xarque, parce qu'il est impossible que l'énorme quantité de viande mise à la disposition du consommateur brésilien soit absorbée fraîche, surtout dans le nord du pays.

Il est certain que l'industrie de la viande congelée prendrait un grand développement, car le produit actuel, le xarque ou charque, plus souvent nommé *carne secca*, ne pourra s'introduire sur d'autres marchés que ceux désignés, pour les raisons suivantes : la manta de charque n'a pas un aspect engageant, surtout lorsqu'elle a été exposée quelque temps à la porte d'un épicier ou marchand de comestibles qui taille à même d'après les demandes. Lorsque le charque est frais, sauf l'aspect exté-

rieur, la viande est d'une belle couleur agréable, mais avec le temps et le sel le tout durcit, et toujours elle conserve une odeur âcre et rance. Avant de la manger, il est nécessaire de la faire bouillir pour en éliminer le sel, mais en général cette viande n'est pas tendre, car elle a perdu toute élasticité par l'évaporation des sucs aqueux. Toutefois, la carne secca, mélangée aux haricots noirs, forme un plat qui n'est pas si désagréable (feijoada), et nous n'avons jamais éprouvé de répugnance à manger cette viande, sauf pour les parties trop grasses qui ont toujours un goût un peu âcre. Il existe d'ailleurs plusieurs qualités de charque.

VIII. — Pelotas est la ville la plus importante de la zone de la « Campahna » et de tout l'État après Porto Alegre; c'est en même temps le plus ancien centre de l'industrie du charque. Sa population est d'environ 32.000 habitants; on y constate une grande activité commerciale, les grosses maisons de commerce et les grandes fortunes y sont nombreuses. La ville est construite sur la rive gauche du rio São Gonçalo, à quelques kilomètres de l'endroit où ce fleuve débouche dans la Lagoa dos Patos; le port est fréquenté par les navires brésiliens du « Lloyd Brazileiro » et de la « Costeira », ainsi que par nombre d'autres embarcations à voile et à vapeur; les rues sont larges, droites et tracées à angle droit; les maisons qui les bordent ont en général l'aspect cossu, ces rues sont bien éclairées au gaz et desservies par des tramways à traction animale.

C'est dans son ensemble une ville agréable, très progressiste, bien administrée ; au moment de notre passage, la municipalité venait de créer un poste zootechnique dans les environs mêmes de la ville. Le commerce français y est assez bien représenté par une dizaine de négociants occupant une belle situation; toutefois, le commerce allemand, qu'on laisse presque sans concurrence, est bien plus important par la valeur et le nombre des maisons. Toute la zone du campo et ses principales villes, depuis Uruguayana jusqu'à Rio Grande, ferait le meilleur accueil aux voyageurs de commerce français. L'influence allemande n'est indiscutablement prépondérante qu'au nord de Porto Alegre et aussi dans cette capitale.

Pelotas est située à 200 kilomètres de cette dernière (voie de la lagune) et à 55 seulement du port de Rio Grande par voie

ferrée; les vapeurs mettent quatre heures pour venir de Rio Grande à Pelotas par la Lagune. Il existe dans le municipe de Pelotas 45 centres coloniaux divers, dispersés jusqu'à 60 kilomètres de la ville, dont la principale industrie est la culture du maïs, haricots, pommes de terre, tabac, luzerne. Toute la région est des plus prospères. São Antonio est une de ces colonies, elle est composée de nombreux Français, les colons y possèdent de belles et confortables maisons d'habitation ; ils s'occupent



Rio Grande do Sul. — Monceau de charque.

surtout de la culture de la luzerne et gagnent beaucoup d'argent. Cette culture entreprise en grand donnerait dans le Rio Grande des bénéfices considérables, car au Brésil on importe de l'Argentine une quantité énorme de fourrage comprimé. Le trèfle jaune des sables est surtout recommandé dans les terrains sablonneux qui existent entre Pelotas et la ville de Rio Grande.

Pelotas, quoique située entre les deux grands centres de Porto Alegre et de Rio Grande, se développe beaucoup et tend à devenir une ville industrielle; nous y avons visité plusieurs fabriques importantes, entre autres la « Brasserie Pelotense », une grande fabrique de chapeaux et une filature toute neuve, construite

sur le bord même du fleuve, avec un matériel des plus perfectionnés.

IX. — Uruguayana et Bagé sont certainement les deux villes du campo les plus modernes, les plus séduisantes et intéressantes. Uruguayana est située tout à fait aux confins de l'État, sur la rive gauche du fleuve Uruguay, vers lequel ses rues larges et droites descendent en pente douce; la ville est abondamment éclairée à l'électricité par une entreprise particulière. En face de la ville, de l'autre côté du fleuve, se trouve Paso de los Libres, importante localité de la province argentine de Corrientes. Uruguayana commerce activement avec la République Argentine et l'Uruguay par voies ferrée et fluviale, elle est souvent visitée par des compagnies théâtrales venues par le fleuve et qui ont toujours beaucoup de succès. Admirablement favorisée par sa situation, Uruguayana se développe beaucoup; mais, d'après les autorités, pas autant qu'elle pourrait le faire. Le commerce local se ralentirait beaucoup du fait que la contrebande sévit avec intensité dans toute la zone du fleuve, de même que sur la frontière de l'Uruguay. Les tarifs protectionnistes brésiliens sont la cause de cet état de choses, les habitants de la région, important des républiques voisines tout ce dont ils ont besoin, en modes et vêtements de toutes sortes, qui leur reviennent beaucoup meilleur marché que s'ils les achetaient au Brésil. Le commerce de la bourgade argentine de Passo de los Libres est presque tout entier entre les mains de commerçants brésiliens d'Uruguayana. Malgré une brigade de douaniers montés, qui se livrent à des investigations constantes et souvent vexatoires, la contrebande continue à être une industrie florissante.

Bagé est une ville de l'intérieur qui a quadruplé d'importance en quinze ans; c'est avec Pelotas, à laquelle elle est reliée par le chemin de fer, le plus grand centre de fabrication de la viande séchée. La ville, qui est édifiée sur les bords d'un petit cours d'eau, s'étend sur une grande superficie, ses rues sont les plus larges de toutes celles de l'État, les habitations sont solides et cossues, le commerce y est très important. C'est dans les campos de Bagé que l'élevage du mouton, qu'il faut s'étonner de ne pas voir plus généralisé, a pris le plus de développement. Bagé, qui a aujourd'hui près de 20.000 habitants, est certainement une ville de grand avenir.

Nous signalerons rapidement encore les villes d'Alegrette, centre également important d'élevage de bêtes à cornes et de moutons dont on améliore la race par des croisements. Santa Anna do Livramento, à la frontière de l'Uruguay, dont elle dépendait commercialement faute de communications, est aujourd'hui reliée par un embranchement à la grande ligne de Bagé à Uruguayana. São Gabriel, Quarahy, Cachoeira, São Sépé, Itaquy, São Lourenço, Jaguarão sont des localités commerçantes de 5.000 à 12.000 habitants. L'État de Rio Grande se compose de 67 municipes qu'il serait trop long d'énumérer ici.

X. — Il nous faut maintenant parler de Rio Grande, le port



PELOTAS. — Place du marché aux cuirs.

et le grand débouché de l'État sur l'Océan. La ville, qui a près de 35.000 habitants, progresse constamment; mais, malgré de nombreuses constructions nouvelles, elle conserve toujours son aspect de ville provinciale portugaise. Elle est éclairée au gaz et dispose de plusieurs lignes de tramways. Les rues les plus importantes et les plus animées sont celles du Maréchal Floriano, 24 de Maio, du Riachuelo. Les monuments ne sont à Rio Grande ni nombreux, ni très remarquables. Parmi les meilleurs figurent le palais de la Municipalidad, la Beneficenza Portugaise, l'église protestante du Salvatore, la gracieuse église de Bomfim; la cathédrale est d'architecture lourde et sans intérêt. Rio Grande est surtout un centre commercial et industriel. Il y a, en effet, 48 fabriques ou établissements dans le municipe; moulins, fila-

tures, fabriques de conserves alimentaires, de cigares, d'allumettes, de chaussures, de chapeaux, de biscuits, etc. Les plus importantes sont les filatures de tissus de laine et coton « Uniao Fabril », successeur de Rheingantz et C°, qui possède trois fabriques, une de tissus de laine avec filature, une autre de tissus de coton et une de tissus de jute. Cette Compagnie occupe près de 900 ouvriers; son capital s'élève à 3.500 contos et elle distribue à ses actionnaires 17 p. 100 de dividende. Une autre grande manufacture est la « Sociedade de Tecelagem Italo Brazileira, Santos Becchi et C° », fondée par des industriels italiens, au capital de 1 million de lires, augmenté depuis. L'établissement, qui occupe 750 ouvriers, fait le tissage du coton et le tissage du lin. Le coton vient du nord du Brésil et le lin d'Europe. Toute la production s'écoule facilement dans le pays. Viennent ensuite la fabrique de biscuits et conserves de Leal, Santos et C°; la minoterie de blé riograndense, Albino et C°; Mata et C°, importante fabrique de chaussures. La grande fabrique de cigares Pook et C°, les ateliers de fonderie de A. Dias et James Campbell Osborne, etc., etc.

XI. — Rio Grande serait certainement une ville de plus de 50.000 habitants et l'État lui-même aurait atteint un degré de prospérité et un développement dix fois plus considérable, si la seule issue de ce pays sur l'Océan n'était obstruée par la barre dite du Rio Grande, qui entrave la navigation et rend les communications, avec l'Europe et le reste du Brésil, longues et coûteuses.

Cette barre malencontreuse, qui rend difficile l'entrée de la Lagoa dos Patos, fait le désespoir des Riograndenses qui, depuis près d'un demi-siècle, cherchent à résoudre le problème de sa suppression. Elle est située à l'entrée de l'Océan, à 11 milles du port actuel de Rio Grande, auquel elle est reliée par deux chenaux naturels, dont un, le « Canal do Norte », est très large et d'une profondeur de près de 10 mètres; c'est sur ce canal qu'un autre bien moins profond vient s'embrancher et conduit à la ville. L'obstacle est constitué par les dépôts de sable qui se forment à la sortie du Canal do Norte, à l'endroit où l'action de la mer et celle du courant venant de l'intérieur viennent se heurter, ne permettant le plus souvent l'accès qu'à des navires ayant moins de 11 pieds de tirant d'eau; cette profondeur n'est

d'ailleurs pas constante, et il arrive souvent que les vapeurs du « Lloyd » et de la « Costeira », qui font ordinairement le trajet, mais surtout les premiers, doivent attendre plusieurs jours avant d'entrer avec la profondeur d'eau suffisante. Les navires allemands de la « Hamburg Sudamerikanischen » et de la « Hamburg-Amerika Linie », section du Sud-Amérique, qui font deux fois par mois le service direct (durée 40 jours) entre Hambourg, Anvers et Rio Grande, doivent décharger sur allèges en dehors de la barre, et leur entrée, quand elle s'opère, est retardée de quatre à cinq jours.

XII. — Il en est de même à la sortie, et nous avons nous-même attendu deux jours que la profondeur soit suffisante ; celle-ci l'était à peine, car nous talonnâmes fortement plusieurs fois. Les voyageurs ne savent jamais combien de temps il leur faudra pour accomplir leur voyage, car ils peuvent rester plusieurs jours avant de pouvoir entrer ou sortir de la Lagoa dos Patos. Celle-ci présente aussi différents endroits où, en raison des bas-fonds existants, la profondeur n'est pas suffisante pour certains paquebots. De Rio Grande à Porto Alegre, soit une distance de 300 kilomètres, la profondeur de la lagune est de 7 mètres sur la plus grande partie du parcours ; malgré tout, la navigation n'est possible que pour des navires calant moins de 3 mètres. Le premier obstacle qui contrarie la grande navigation, en remontant la lagune vers Porto Alegre, est le bas-fond de Seita et la barre du São Gonçalo (qui est franchement navigable jusqu'à Pelotas), que l'on rencontre quatre à cinq heures après avoir quitté Rio Grande. Passé ces bas-fonds du sud, la navigation est franche avec une profondeur de 7 mètres pendant 99 milles. A partir de cet endroit, à proximité du Guahyba, cependant fort large, dont l'entrée est signalée par le phare d'Itapoan, la navigation redevient difficile et les navires doivent suivre un chenal qui n'atteint pas toujours 3 mètres de profondeur.

Le paquebot qui nous ramenait à la côte, étant quelque peu sorti du chenal, il lui a fallu ramper pendant six heures sur un bas-fond avant de pouvoir en sortir ; on peut rester des journées entières dans cette situation. Les chenaux accessibles à la grande navigation sont indiqués sur toute l'étendue de la lagune par des jalons indiquant les bas-fonds et la direction, et par une grande

quantité de bouées lumineuses brûlant nuit et jour. Cet état de choses, qui rend incertaine la durée des voyages, rend les transports extrêmement onéreux : on a calculé que les marchandises pour Rio Grande et Porto Alegre payaient le double de celles qui sont dirigées vers Buenos Ayres, cependant plus éloigné. Les lettres mettent également plus d'un mois avant de parvenir à destination. Les produits d'exportation du Rio Grande do Sul, destinés cependant aux autres États du Brésil, subissent les effets de la difficulté de la navigation, et, en raison du prix de transport, sont concurrencés sur les marchés du nord par les produits similaires de l'Argentine et de l'Uruguay. Ces pays vendent, en effet, 34.000 tonnes de charque par an dans ces mêmes États, tout en payant un droit de 60 reis par kilo.

XIII. — A plusieurs reprises, des projets ont été élaborés et des concessions accordées ayant pour objet la suppression de la fâcheuse barre, mais les travaux parfois commencés ne furent jamais continués, si bien qu'à force de déceptions les Riograndenses finissent par douter de voir jamais se réaliser leur plus chère espérance. Mais il semble que ce problème si vieux soit sur le point d'être résolu ; la question vient, en effet, d'entrer dans une phase nouvelle et décisive.

En 1906, une concession, pour l'ouverture de la barre, fut accordée à l'ingénieur américain Lawrence Corthell. Cette concession remaniée fut transférée, en juillet 1908, à la « Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul ». La concession comporte le creusement de la barre et la construction d'un port en eau profonde dans la ville de Rio Grande. Pour ce qui concerne la barre, un canal maritime, donnant accès à des navires de 10 mètres de tirant d'eau, devra être établi du canal du Nord jusqu'aux eaux profondes de l'Océan, dans un délai de six ans, à partir de septembre 1906. Le port, qui sera construit un peu au sud-est de la ville, sur le canal du Nord, à huit milles de la barre, devra être accessible aux paquebots calant 10 mètres, muni de l'outillage nécessaire et répondre aux exigences actuelles d'un port de premier ordre. Les travaux devront être achevés au mois d'août 1912.

Les travaux de creusement de la barre et la construction du port sont à la charge de la « Société Générale de Construction », société constituée à Paris. Le principal entrepreneur de cette

société est la maison Daydé et Pillé, de Creil. L'importance des travaux entrepris par la Compagnie Française du port de Rio Grande do Sul doit s'élever à près de 60 millions ; le projet des travaux du port seulement prévoit une dépense de 46 millions 206.400 francs. A notre passage à Rio Grande, au commencement de septembre 1909, les travaux étaient bien engagés, tout le personnel technique était sur les lieux, ainsi qu'une soixantaine d'employés et une dizaine d'ingénieurs. En compagnie de l'ingénieur en chef de la maison Daydé-Pillé, nous avons visité les travaux en cours. Ceux-ci, malgré les difficultés, avancent normalement et d'une façon satisfaisante ; les estacades destinées à retenir les sables étaient construites sur une grande distance. Plus de 15 millions de matériel, dont plusieurs dragues puissantes et perfectionnées, étaient sur place, et on attendait encore d'autres expéditions.

Cette Compagnie construit un chemin de fer de Monte Bonito, carrières situées à 22 kilomètres de Pelotas, jusqu'à la barre, soit 74 kilomètres, aujourd'hui presque totalement terminé. La partie de Monte Bonito à Pelotas achevée, la Compagnie emprunte provisoirement la ligne de Bagé à Rio Grande pour le transport de ses pierres, qui peuvent également être transportées en chaland. D'après ce que nous avons vu et les renseignements récents qui nous sont parvenus, il est permis de croire que cette entreprise sera cette fois couronnée d'un plein succès et rien n'arrêtera plus alors l'essor commercial du Rio Grande do Sul.

XIV. — Les richesses minérales du Rio Grande do Sul, comme celles des autres États du Brésil, sont encore très imparfaitement connues, faute d'exploration sérieuse. On y trouve de l'or, du cuivre, du fer, du wolfram, de l'étain, du nickel, des pierres fines, améthystes et agates, et enfin du charbon. De tous les gisements signalés, il n'y a actuellement en exploitation sérieuse que les mines de charbon de São Jeronymo, les mines d'or de Lavras, exploitées par une Société belge ; les mines de wolfram (minerai qui sert pour la fabrication des aciers) d'Encruzilhada, exploitées par la Société allemande « Progresso » sur une petite échelle. Une autre Compagnie allemande, la « C° Sangra Negra », s'est constituée au capital de 200.000 marks pour exploiter les gisements d'étain et de wolfram dans le même municipe.

C'est dans la région de Lavras qu'on a rencontré de nombreux gisements de quartz aurifères, on trouve également de l'or dans les vallées du Camaquan, du Vaccacahy et dans le municipe de São Sépé. La « Société Anonyme des Mines d'Or du Cerrito » est la seule entreprise sérieuse qui exploite la région. Cette société, qui est belge, exploite plusieurs filons de quartz à 3 kilomètres de Lavras, localité qui se trouve distante de 46 kilomètres de la station São Sébastião, du chemin de fer à Rio Grande. Elle y dispose d'une usine de traitement de 20 pilons pour le broyage du minerai, qui peuvent en écraser 700 tonnes par mois. Le quartz se trouve depuis la surface jusqu'à 90 mètres; l'extraction occupe une centaine d'ouvriers, la teneur du minerai est très variable, de quelques grammes à quelques centaines de grammes à la tonne (1).

La zone aurifère de Lavras est très étendue, mais on n'y trouve que des individus lavant, isolés ou en groupe, les alluvions des ruisseaux, de même dans les districts de São Sépé et de Vaccacahy. A Guardinha, à Bossoroco et à Santa Barbara, on a reconnu des gisements aurifères qui font l'objet de quelques travaux. Plusieurs exploitations ont été abandonnées pour des causes diverses; leur non-réussite peut être attribuée principalement à la cherté des transports, au manque de capitaux pour développer les travaux, à des études préliminaires incomplètes et surtout au défaut de direction compétente. En 1909, deux sociétés se sont constituées pour exploiter les terrains aurifères de la région de Lavras: la société « Vista Alegre Gold Mines, C° L^d », laquelle possédant ces terrains depuis quelque temps, n'y a encore fait que des recherches superficielles; et la société « Brazilian Gold Field C° », la dernière constituée.

XV. — Des gisements nombreux de minerai de cuivre ont été reconnus dans toute la région de Caçapava. Une société belge s'était constituée en 1899 pour exploiter les mines de Camaquan, mais elle cessa l'exploitation en 1908 et entra en liquidation l'année dernière. L'échec de cette Compagnie, qui exportait 300 tonnes de minerai concentré et de mattes par mois, est dû surtout au manque de moyens de transport bon marché et au défaut de combustible qui, pour les même raisons, revenait à un prix très

(1) Recueil consulaire.

élevé. Un syndicat allemand possède la mine Santa Barbara, dans la même région de Caçapava; ce groupe s'est borné à faire des sondages et à extraire une grande quantité de minerai; en raison de la baisse du cuivre, il n'y a pas encore eu d'exploitation. Trois ou quatre sociétés opérèrent encore des travaux d'exploration, mais n'ont pas continué l'exploitation, toujours en raison de la cherté des transports.

Cette situation est appelée à se modifier, car la construction d'une ligne ferrée de Santa Maria à Pelotas a été décidée; le tracé, qui vient d'être étudié, traverse toute cette riche région



Rio Grande do Sul. — Les quais et le port de Rio Grande.

dont les conditions économiques peuvent changer de ce fait. Une usine centrale de préparation mécanique et lavage pourrait alors donner de bons résultats.

XVI. — De toutes les richesses minières de l'Etat, celle qui intéresse plus particulièrement le gouvernement brésilien c'est la question du charbon, c'est celle qui fait l'objet de toutes ses préoccupations, car faute de houille, des régions entières possédant d'énormes gisements de fer presque pur ne peuvent être exploitées. Or, on sait que le Brésil, riche de toutes sortes de produits, manque de charbon ou du moins de bon charbon, car toutefois, il existe des affleurements dans les Etats de Parana, Santa Catharina et Rio Grande do Sul, dont quelques-uns font l'objet d'une exploitation plus ou moins importante. D'après les

études faites récemment par la Commission des mines de charbon de terre du Brésil, sous la direction de l'ingénieur américain J.-C. Wilhe, les couches carbonifères du Rio Grande sont la continuation de celles de Tubarão (Etat de Santa Catharina) qui, elles-mêmes, se prolongent jusque dans le Parana, où elles affleurent au Cedro, à Imbituva et au delà de Ponta Grossa dans la région de Tibagy. Dans le bassin charbonifère de Rio Grande do Sul, qui est certainement le plus étendu, la couche principale dite intermédiaire apparaît sur les bords de l'arroyo dos Ratos, affluent du Jacuhy, dans la région de São Jeronymo où elle fait l'objet d'une exploitation assez sérieuse. La même couche affleure encore sur les bords du rio Irapua (à 200 kilomètres de Porto Alegre), à São Sépé, à Suspiro (560 kilomètres de Porto Alegre), à Rio Negro et à Jaguarão.

Malheureusement, ce charbon n'est pas de la meilleure qualité, c'est un charbon bitumineux, une lignite ayant une forte teneur en cendre et en soufre (25 à 35 p. 100 et 2 à 8 p. 100) et il en faudrait, dit-on, une tonne et demie ou 700 pour une tonne de charbon de Cardiff. Seules les mines de São Jeronymo font l'objet d'une exploitation régulière; ces mines se trouvent non loin de Margem, récemment encore tête de ligne du chemin de fer de Porto Alegre à Uruguayana, à 55 kilomètres à l'ouest de la capitale du Rio Grande et elles sont reliées par une ligne ferrée de 22 kilomètres à la station de « Xarqueadas » sur le fleuve Jacuhy. Le puits d'extraction de cette mine a 96 mètres de profondeur et le réseau des galeries en exploitation est de 7 kilomètres dans lesquelles l'épaisseur de la couche varie de 1 à 4 mètres. La Compagnie n'est outillée que pour extraire une centaine de tonnes par jour. La production annuelle n'a jamais dépassé 17.000 tonnes, l'exploitation y est parfois peu active.

Après avoir passé entre les mains de diverses sociétés, les mines de São Jeronymo ont été louées par la Compagnie de navigation la *Lloyd Brazileiro*, qui les exploite actuellement. Cette Société se dispose à procéder à l'ouverture de nouveaux puits et à faire des sondages plus profonds; on espère ainsi arriver jusqu'à une couche de vraie houille.

Tel qu'il est, le charbon de São Jeronymo peut être amélioré en le soumettant aux procédés de lavage et de briquetage. La Compagnie du *Lloyd* se dispose à construire une fabrique de bri-

quettes avec un outillage perfectionné genre Middeton. Une tentative semblable faite par une société précédente n'avait pas donné de résultats satisfaisants, en raison du matériel défectueux et des mauvaises méthodes employées. On doit pouvoir arriver à une bonne production, car des essais de purification de ce charbon faits à Cologne et à Saint-Louis ont parfaitement réussi. Ce qu'il y a de certain, c'est que ces charbons, ayant une certaine teneur en cendre, soufre et humidité, peuvent être utilisés pour produire du gaz bon marché et transformés en générateur d'énergie surtout pour les moteurs.

Pour que ces mines deviennent productives, il importe avant tout que l'exploitation en soit faite d'une manière pratique et que la direction en soit confiée à des personnes compétentes bien au courant de l'industrie charbonnière. Il paraît que cette condition n'a pas toujours été remplie.

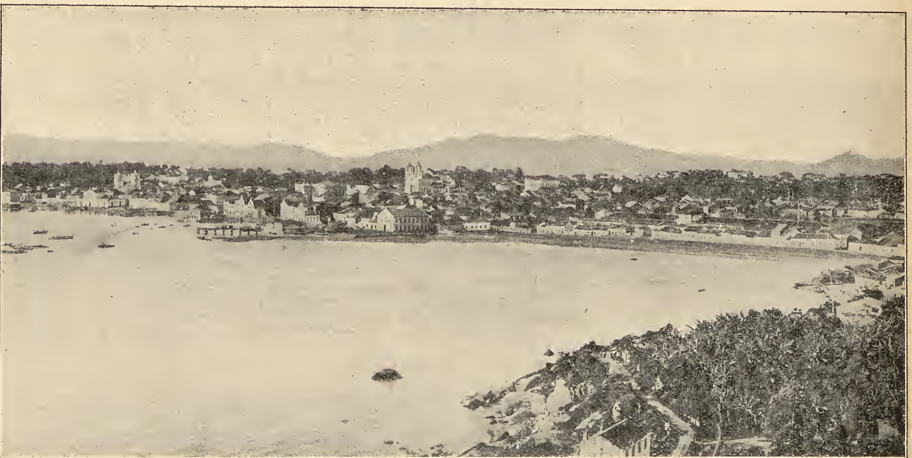
CHAPITRE XVII

ÉTAT DE SANTA CATHARINA

I. Superficie, composition de la population. — II. Aperçu descriptif. — III. Climat. — IV. Florianopolis, la ville, la vie, industries. — V. Pourquoi cette capitale ne progresse pas. — VI. Les vieilles colonies, Blumenau, Itajahy. — VII. Une ville industrielle, Joinville. — VIII. San Francisco, Brusque. — IX. Une région germanisée. — X. Localités de la zone littorale. — XI. Lages et la zone intérieure. — XII. Les chemins de fer à Santa Catharina, lignes en trafic et en projet, le canal de Mampituba. — XIII. Produits d'exportation. — XIV. Paresse et mauvaise alimentation, le manioc, aliment exclusif. — XV. De mangeurs de blé à mangeurs de manioc. — XVI. Le caboclo de la serra. — XVII. Le sous-sol de Santa Catharina.

I. — Parmi les États si progressistes du Sud brésilien, Santa Catharina forme un certain contraste; il semble en effet que cet État se développe fort lentement et qu'il ait assez peu progressé ces dernières années. Cet État n'est pourtant ni moins riche, ni moins salubre, ni moins favorablement situé que ses voisins, au contraire, mais il n'exporte pas comme ces derniers un produit de grande consommation.

São Paulo a le café; le Parana, le maté; Rio Grande do Sul, la viande séchée; Santa Catharina n'a aucun produit particulier, mais il pourrait les avoir tous. Cet État, en effet, possède de vastes campos d'élevage, des régions où abonde la herva maté, surtout dans la zone autrefois occupée par le Parana et qui vient de lui être reconnue par le Tribunal Fédéral; quant au café, il pousse admirablement bien, et dans l'île de Santa Catharina, presque toutes les habitations sont entourées d'une plantation de café. Sans songer à l'exporter, cet article pourrait servir à la consommation de l'État. Le manque à peu près total de communications, sauf par de mauvais chemins, et l'indolence et le défaut d'initiative d'une grande partie de la population, contribuent



ÉTAT DE SANTA CATHARINA. — Vue générale de Florianopolis.

fortement à maintenir cet État dans sa situation d'infériorité. Notre traversée du centre ouest de Santa Catharina, alors en territoire contesté et encore peu exploité, ne pouvait nous donner qu'un très vague aperçu de cet Etat, lequel n'est vraiment peuplé que sur son littoral de plus de 350 kilomètres et jusqu'à 160 kilomètres vers l'intérieur; c'est donc par le littoral qu'il faut faire connaissance avec Santa Catharina.

Les limites de cet État sont le Rio Grande do Sul et le Parana, au sud et au nord; à l'ouest, la République Argentine; à l'est, l'Océan; sa superficie est de 74.156 kilomètres carrés (112.385 d'après les Catharinenses); et sa population est de 420.000 habitants environ, chiffre assez peu élevé en comparaison du nombre d'habitants qu'il pourrait nourrir. Ce chiffre est d'ailleurs approximatif, car en raison des motifs déjà énoncés, on ne peut se faire une idée à peu près exacte de la population qu'en voyageant à travers les divers centres où, à chaque moment, on voit percer des habitations solidement construites et, le plus souvent, des palhoças ou des choupanas, c'est-à-dire des huttes et des cases rudimentaires. Cette population est très cosmopolite, elle se compose surtout de Brésiliens et d'Allemands avec une proportion moindre d'Italiens, de Russes et de Polonais. La race africaine mélangée n'entre qu'avec un pourcentage infime dans le total général, 10 p. 100 à peine. Le nombre des teuto-brésiliens et des Allemands nés atteint en échange près de 120.000; les Italiens sont environ 36.000; les Russes et les Polonais peuvent atteindre ensemble 16.000 personnes.

L'élément allemand domine surtout à Blumenau, Brusque, Itajahy, Joinville et Palhoça, mais il entre également comme facteur plus ou moins important dans nombre d'autres localités. C'est à cet élément que Santa Catharina doit une grande partie des progrès réalisés jusqu'à ce jour; le développement du nord de l'État, la partie la plus prospère de tout le territoire, doit lui être entièrement attribué. Les Italiens se sont surtout concentrés dans les municipes de Nova-Trento et Urussanga, mais on les trouve encore en nombre dans d'autres centres, même dans le centre le plus germanisé de tous, Blumenau. il y a beaucoup d'agriculteurs italiens. L'élément polonais apparaît dans les municipes de Ararangua, São Bento, Tubarão et Campo Alegre. Le Russe, qui est considéré comme un excellent colon

par les Catharinenses, s'est localisé dans le municipe de Tubarão.

L'État de Santa Catharina compte encore dans sa population un certain nombre d'Indiens vivant plus ou moins à l'état de nature, mais cet élément est appelé à disparaître, car les tribus éparses dans l'intérieur, restes des populations de tupy guarany qui peuplaient autrefois tout le territoire, sont exterminées dans des chasses féroces organisées contre elles. Le Gouvernement et la presse s'élèvent contre ces tueries et souhaiteraient pouvoir envoyer aux tribus indiennes des missionnaires pour les localiser en les catéchisant, comme on le fait avec succès dans certains États du nord.

II. — Le territoire de l'État de Santa Catharina qui, des rives de l'Océan à la frontière argentine, mesure plus de 500 kilomètres de long, forme deux zones tout à fait distinctes : celle du littoral, qui comprend les deux grandes îles de San Francisco et de Santa Catharina, la plus peuplée et la plus cultivée; celle de l'intérieur, séparée de la première par la Serra do Mar ou chaîne maritime, composée de hauts plateaux, de vastes plaines plus ou moins ondulées, de grandes forêts, le tout arrosé par quelques rivières importantes. La zone maritime est caractérisée par une flore tropicale riche en palmiers, principalement en *butias*, palmiers de petite taille qui donnent d'excellents cocos; la végétation, sans être tout à fait aussi riche que celle des forêts de l'Amazone, comporte des arbres d'une taille presque aussi colossale que ceux qu'on trouve là-bas. Les terres de cette zone sont tout à fait favorables à la culture de la canne à sucre, du manioc, de l'arrow-root, de la vanille, du gingembre, des piments, sans oublier le riz, le maïs et les haricots qu'on ne devrait cependant pas mentionner, car ils viennent partout. Le café vient également bien jusqu'à 300 mètres d'altitude.

La Serra do Mar qui, de 30 mètres monte à 1.500 et 2.000 mètres, et qui limite la zone maritime, forme, à la naissance des hauts plateaux qu'elle supporte, comme une région intermédiaire couverte d'admirables forêts de perobas. A cette zone supérieure succède celle dite de l'intérieur qui descend de 1.500 mètres à 900 mètres, pour s'achever en un immense plan incliné jusqu'aux rives du Parana. Cette région est couverte de vastes campinas ou campos, prairies naturelles où on élève déjà quelque bétail et qui pourraient en nourrir trois cents fois plus, particulièrement

des moutons. On a déjà fait des essais d'acclimatement avec des Rambouillet et des Mérinos qui ont fort bien réussi. Ces campos sont séparés comme ceux du Parana par de grandes forêts où se rencontrent en très grand nombre les fameux pins araucarias, mais déjà en moindre proportion que dans l'État voisin. Cette zone pourrait devenir le grenier d'abondance de Santa Catharina, car toutes les céréales d'Europe, tous les légumes et les fruits de ses jardins peuvent y croître facilement, sauf sur le plan incliné allant vers le Parana, où on retrouve toute la flore brésilienne du littoral. Toutes ces régions sont plus ou moins accidentées, car les rives des cours d'eau dont elles sont sillonnées, ainsi que les ravins d'érosion, ont souvent l'aspect de montagnes.

Parmi les principales rivières qui arrosent le territoire de Santa Catharina, nous citerons, outre l'Iguassu qui lui sert de frontière avec l'État du Parana, l'Itapocu, l'Itajahy, le Tijucas, le Tubarão, l'Ararangua, etc. La côte est bordée d'un certain nombre d'îles possédant presque toutes une petite population, car les Catharinenses du littoral ont toujours eu de grandes dispositions pour la pêche. Les deux plus importantes de ces îles sont San Francisco au nord, ayant presque la forme d'un pentagone et d'une superficie presque égale à l'île de Santa Catharina, qui a 55 kilomètres de long et 8 de large. Les ports sont au nombre de six : Florianopolis, San Francisco, Itajahy, Garopas, Imbituba et Lagunas.

III. — Le climat est plutôt variable sur le littoral, il est chaud et humide; toutefois, même pendant les étés les plus chauds, la température ne dépasse jamais 34 ou 36°. Cette chaleur est encore atténuée par la brise de mer; pendant l'hiver, elle descend exceptionnellement à zéro dans la même zone. Dans les parties élevées de la Serra, au-dessus de 1.200 mètres, on a noté 10° au-dessous de zéro pendant les hivers exceptionnellement froids; il faut ajouter que ces basses températures sont toujours observées avant le lever du soleil, car, en général, les froids ne se font sentir que la nuit et disparaissent dès les premières heures du jour. C'est pourquoi on note une différence de 24 degrés dans une même journée, car pendant le jour, la température s'élève jusqu'à 15°. Sur les hauts plateaux, dans la zone intérieure, le climat est presque tempéré et tout à fait excellent; pendant l'hiver, il y gèle fréquemment et le thermomètre descend jusqu'à

5° au-dessous de zéro, jusqu'à la partie du littoral sud appartenant au municipe de Ararangua. Dans la journée, le thermomètre marque 20° au-dessus.

Sauf les cas ordinaires de rougeole et les formes les plus bénignes de petite vérole, maladies communes à toutes les régions du globe, Santa Catharina ne connaît guère d'épidémies. Toutefois, l'impaludisme règne sous une forme plus ou moins bénigne dans certaines parties basses du littoral, par exemple depuis São José jusqu'au sud de Laguna où on trouve, à certaines époques, beaucoup de terres inondées par les eaux de pluie. Ces terrains marécageux et ces mares stagnantes se dessèchent peu à peu sous l'action du soleil qui amène la décomposition des détritus végétaux et autres, ce qui, les moustiques aidant, occasionne de nombreux cas de fièvres intermittentes dans la région, surtout en raison des mauvaises conditions hygiéniques dans lesquelles vit la population.

IV. — Florianopolis (ancienne Desterro), la capitale de l'État de Santa Catharina, est située dans une excellente position, à peu près au centre de l'île qui donna son nom à l'État [1]. Pour entrer dans le port qui, avec quelques améliorations, serait un des meilleurs du littoral sud, on traverse le long canal qui existe entre l'île et le continent ; ce canal, dont les bords sont très pittoresques, va se rétrécissant jusqu'à un endroit nommé Estreito, entre la ville et une sorte de promontoire formé par le continent, sur les bords duquel est édifiée la florissante bourgade de São José. Florianopolis n'est ni grande ni jolie, mais vue de la mer, elle offre un aspect délicieux que déparent quelque peu de vieilles maisons et quelques cases en torchis qui existent vers la pointe de Figueira. La ville peut se diviser en deux parties distinctes, la vieille cité portugaise où se trouvent les principales maisons de commerce, les magasins, les marchés et les trapiches ou petits wharfs de débarquement et la Praia de Fora qui descend en pente douce de l'autre côté du promontoire, juste en face de São José. Ce quartier est composé de jolies villas, cachées au milieu de beaux jardins ou de petits parcs où abondent les palmiers, les magnolias et les manguiers. La rue *Esteves Junior*, qui conduit de la Praia

(1) Deux autres capitales d'Etat sont encore situées sur des îles, ce sont : Victoria, capitale de Espirito Santo, et São Luiz de Maranhão, capitale de l'Etat de ce nom.

de Fora à la ville commerciale, est la plus belle de toutes en raison de l'excellent entretien et des belles et confortables habitations qui la bordent. Sauf la rue Altino Correia, assez bien pavée et quelques autres du centre de la vieille ville qui le sont assez mal, on peut dire que les rues de Florianopolis sont seulement macadamisées. Au centre, sur la place 15 de Novembro, se trouve un magnifique jardin public composé de 400 essences d'arbres et plantes différentes, c'est certainement ce que la ville possède de plus beau.

Chose difficile à croire, pour une capitale d'Etat, cette ville ne possédait, au moment de notre passage, ni égouts, ni canalisation d'eau, ni éclairage au gaz ou électrique. Toutefois des travaux étaient entrepris pour amener l'eau potable au domicile de chaque habitant qui jusqu'alors était approvisionné par des porteurs à l'aide de tonneaux. L'éclairage électrique doit aussi y être installé prochainement. Deux lignes de tramways à traction animale desservent depuis peu les rues de la ville et ses faubourgs. Les édifices notables ne sont pas très nombreux; parmi ceux qui méritent d'être cités se trouvent le palais du Gouvernement, d'une fort belle distribution et décoration intérieure, mais d'une architecture extérieure trop chargée. La Santa Casa de Misericordia, vaste et bel édifice construit un peu en dehors de la ville, à proximité de deux autres hôpitaux, l'ancien hôpital de la Marine et l'hôpital militaire. La Santa Casa de Florianopolis est une des plus riches du Brésil après celle de Rio de Janeiro, elle posséderait dans la ville près de trois cents immeubles. Reste à signaler le palais du Congrès à peine achevé, la caserne, et la Municipalité. Malgré son caractère de ville de province arrièrée il n'est pas désagréable de vivre à Florianopolis; la classe cultivée, composée des hauts fonctionnaires politiques et administratifs, des négociants et des fazendaires de l'île, est aussi instruite, polie, courtoise et prévenante que dans toutes les autres capitales. La classe populaire, quoique pauvre, est calme, docile et de caractère religieux, elle est en général bonne et hospitalière. La ville est assez cosmopolite, mais l'élément allemand domine tous les autres éléments étrangers et on entend parler l'allemand dans la majorité des maisons de commerce.

La vie matérielle n'est pas plus chère à Florianopolis qu'à Curityba. On trouve pension dans les deux meilleurs ou moins

mauvais hôtels de la ville pour 6 ou 7 milreis par jour. Le marché est bien approvisionné de verdure et de vivres par les agriculteurs de São José, de poisson par les pêcheurs de l'île. Les environs de Florianopolis sont délicieux, par exemple les faubourgs de Prainha, de José Mendes, la jolie petite localité de Sacco dos Limoes; partout les habitations sont environnées de plantations de caféiers, de bananiers, d'orangers, sous l'ombrage desquels les femmes se réunissent pour faire de la dentelle au fuseau.

On rencontre à Florianopolis que peu d'établissements industriels importants, les principaux sont: la grande fabrique de clous et de fils de fer « Rita Maria » de M. Carlos Hœpeke; M. Hœpeke est le plus riche industriel et négociant du pays, également armateur, comme propriétaire de trois beaux vapeurs de 800 tonnes, destinés au transport des voyageurs et des marchandises sur tout le littoral de Santa Catharina et celui des Etats voisins. Viennent ensuite les fonderies Silveira et Treska, les raffineries Syla et Alves, une fabrique de bière, de glace et d'eaux gazeuses, de savon, etc. L'île de Santa Catharina renferme encore des terres incomparables pour toutes les cultures, auxquelles des travailleurs actifs et intelligents pourraient faire produire tout ce que le règne végétal de la région peut donner, et cependant ces terres restent incultes. Tous les habitants des petits villages qui égaient le littoral de l'île n'accordent un peu d'importance qu'à la pêche qui leur demande peu de travail.

V. — La population du municipe de Florianopolis, que l'on confond souvent avec celle de la ville, est de 40 à 45.000 habitants, celle de la ville de 16 à 18.000 seulement (1). On est en droit de se demander pourquoi cette ville jouissant d'un bon climat, placée dans une situation avantageuse au milieu d'une île, n'est pas devenue une des cités les plus importantes du Brésil, pourquoi elle reste stationnaire et ne progresse pas comme la capitale de l'Etat de Parana.

Il existe peut-être plusieurs raisons à cet état de choses, lesquelles font que Florianopolis restera longtemps encore, et peut-être toujours, la petite ville qu'elle est. Tout d'abord, on parle depuis fort longtemps de transporter la capitale sur le continent,

(1) Nous le répétons, ces chiffres, tout officiels qu'ils puissent être, ne sont qu'approximatifs et donnés sous toute réserve.

à Lages ou autre localité du centre de l'Etat, à l'exclusion du littoral ; ce projet, toujours différé, empêche sans doute nombre de gens de construire des édifices ou des établissements industriels. Peut-être serait-il plus sage et plus économique de ne rien changer du tout, et de se borner à jeter un pont entre le promontoire de l'île et le continent, au point nommé Estreito, le canal n'ayant pas plus de cinq à six cents mètres à cet endroit, ce qui ferait de la capitale une ville continentale qui s'étendrait des deux côtés du canal. La voie ferrée, qui plus tard doit partir de São José pour atteindre Lages, localité située à peu près au centre sud de l'Etat, en traversant une des régions les plus riches du pays, ferait de Florianopolis l'entrepôt et l'issue obligatoire de la zone centrale qui ne se développera que grâce au chemin de fer.

On dit aussi que Florianopolis ne progresse pas, parce que l'Etat possède plusieurs portes qui sont autant d'issues naturelles d'autant de centres industriels et agricoles. C'est tout d'abord, au nord, l'excellent port de San Francisco, qui dessert les importants centres manufacturiers et agricoles de Joinville, Campo Alegre et São Bento. C'est ensuite le port d'Itajahy qui sert d'issue aux produits de Brusque et de Blumenau ; Porto Bello et Tijucas qui drainent les produits des groupes coloniaux de João Baptista et de Nova Trento ; et enfin Lagunas qui sert d'entrepôt à six municipes du sud. Il faut admettre que seule la première raison a un semblant de valeur, l'autre ne tient pas devant le raisonnement. L'Etat ne posséderait-il qu'un seul port, Florianopolis ne se serait pas davantage développé ; sans chemin de fer, aucun produit du nord ou du sud n'aurait pu supporter les frais de transports à travers les régions dépourvues de moyens de communication. La capitale de Santa Catharina ne peut être comparée à Curityba, capitale du Parana où, grâce au chemin de fer du Parana et au São Paulo-Rio Grande, convergent toutes les forces commerciales de l'Etat dont les produits sont canalisés vers l'unique issue de son étroit littoral, Paranagua. Il est fort heureux au contraire pour Santa Catharina de pouvoir disposer de plusieurs ports; cette circonstance a permis à certaines régions du nord de l'Etat de prendre un développement, ce qui n'aurait pas eu lieu autrement.

VI. — La population de Santa Catharina est dispersée un peu

partout sur le territoire, mais surtout sur sa partie littorale, en une multitude de petites agglomérations et de fermes, maisons et cases plus ou moins isolées. Les grands centres ne sont guère nombreux, ni très populeux ; fait à noter, les principaux sont constitués par d'anciennes colonies devenues très prospères, aujourd'hui émancipées avec le titre de ville. Au premier rang figure Blumenau, colonie fondée en 1850 par le docteur Hermann Blumenau, un philanthrope aux grandes idées humanitaires, au caractère généreux et énergique, qui mena à bien avec une rare



Santa Catharina. — Un coin de Blumenau.

ténacité l'œuvre difficile qu'il avait entreprise. La colonie, de 10 lieues carrées, fut fondée en pleine forêt vierge, près de l'embouchure du rio da Velha avec l'Itajahy. Les débuts furent extrêmement pénibles, car il fallait importer tout ce qui était nécessaire à la colonie et les moyens de communication faisaient défaut plus encore qu'aujourd'hui. Après une suite de hauts et de bas, la colonie particulière de Blumenau, déjà aidée à plusieurs reprises par le Gouvernement impérial, fut en 1860 transférée à celui-ci par contrat, le docteur Blumenau restant comme directeur. A partir de cette époque, la colonie prospéra, lentement il est vrai, mais sûrement si bien qu'en 1880 elle fut émancipée ; c'est aujourd'hui une ville de 23 à 25 000 habitants,

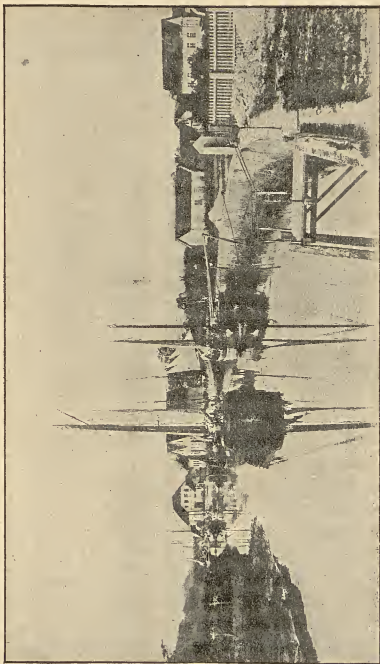
centre d'un municipe en possédant 42.000, le plus industriel, le plus commerçant et le plus riche de l'Etat avec Joinville.

Blumenau progresse toujours ; la ville, qui s'étend sur une grande superficie, forme un ensemble de maisons solidement construites, mais de formes et d'architectures variées, ne ressemblant que de fort loin aux constructions portugaises. Chacune de ces maisons est entourée d'un jardin et d'un verger. Les rues larges, où chaque jour se construit un nouvel édifice, sont bordées de platanes et de palmiers. La ville a un grand mouvement commercial ; il y existe 2.300 véhicules, 2.207 maisons de commerce [1], 2 fabriques de tissus, 3 de chaussettes et tricots, 3 de savon, 6 brasseries, 3 grandes fabriques de meubles munies de machinerie moderne, 8 tanneries, plusieurs fabriques de cigares. Dans les environs, on signale 305 engenhos ou usines à sucre. Blumenau est un municipe où les productions sont des plus variées, car les chaleurs y sont fortes : canne à sucre, tabac, café, bétail, céréales, etc., sont cultivés et élevés par un grand nombre de petits propriétaires de diverses nationalités, brésiliens, allemands, italiens, polonais, ces derniers en quantité restreinte. En général, la population de Blumenau et de son municipe est composée en grande majorité d'Allemands, de fils d'Allemands et d'un certain nombre d'Italiens. La principale production du municipe est le beurre dont on exporte annuellement 400.000 kilos ; vient ensuite la fabrication des cigares dont il est exporté près de 4 millions par an.

Itajahy est le port de toute cette riche région coloniale qui a ainsi son débouché propre sur l'Océan ; c'est une ville d'une quinzaine de mille âmes, d'un mouvement commercial assez important, surtout alimenté par les colonies du nord. Les vapeurs de grand cabotage des différentes compagnies brésiliennes y touchent fréquemment. La ville est édifiée dans une situation pittoresque sur une courbe du littoral, à l'embouchure de l'Itajahy. Ce fleuve, qui traverse à mi-chemin Blumenau, offre au-dessus de cette ville une série de rapides et de cascades parfois fort belles, comme le *Salto do Pilão*, qui tombe d'une hauteur de 14 mètres ; c'est un peu en amont de Blumenau qu'il acquiert sa plus grande largeur et devient navigable pour de petits vapeurs

(1) Dans le municipe.

de fleuves. D'Itajahy à Blumenau, le voyage se fait en une dizaine d'heures à l'aller, à l'aide de ces vapeurs; le voyage est tout à



SANTA CATHARINA. — Un coin du port de Joinville sur le rio Cachoeira.

fait agréable, car les rives du fleuve sont fort belles et offrent de très beaux panoramas.

VII. — Joinville est certainement la ville la plus jolie et la plus industrielle de tout l'État; elle est située sur la rive gauche du rio Cachoeira, à deux mètres au-dessus du niveau de la mer. Joinville est également une ancienne colonie allemande, fondée

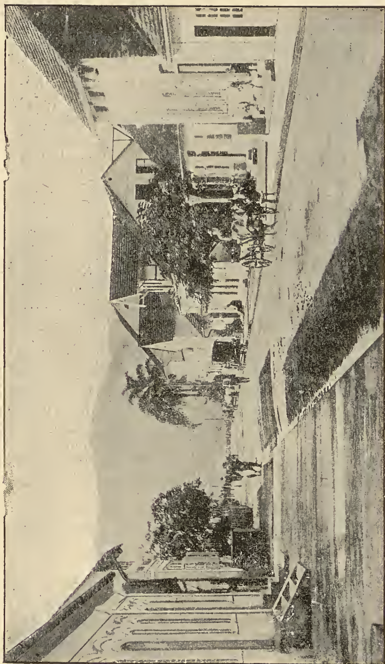
en 1849 par une société commerciale de Hambourg, la *Société Hanseatica,* sur des terres appartenant au prince de Joinville, lesquelles lui avaient été apportées en dot par Dona Francisca, sœur de l'empereur Dom Pedro II. Les colons trouvèrent là des lots choisis, desservis par des routes passables, si bien que la colonie prospéra avec rapidité et que la région prit l'aspect florissant des campagnes allemandes, avec des plantations et des cultures aussi bien entretenues qu'en Europe. Toute la ville actuelle qui, comme Blumenau, s'étend fort loin, respire la prospérité et l'aisance ; les rues, larges et droites, sont plantées d'arbres ; les palmiers et les arbres des tropiques y dominent, car le thermomètre monte jusqu'à 38 et 39°, et les rues ont besoin d'ombrage. Presque toutes les habitations, dont on voit surgir les toits rouges parmi les bouquets de verdure, sont entourées de jardins et de vergers ; ces maisons sont bien aérées, à l'aide de nombreuses fenêtres et balcons, le tout décoré de plantes grimpantes ; l'aspect général de la ville est riant et agréable.

Au-dessus de ces toits rouges apparaissent les hautes cheminées de nombreuses fabriques, lesquelles sont au nombre de 175 dans le municipe. Parmi celles de la ville figurent une fabrique de clous, fil de fer à ronces, treillage en fil de fer, pouvant produire cinq tonnes par jour ; 5 fabriques de tissus de coton ; 5 fabriques pour préparer la herva maté ; 2 fabriques de savon et bougies ; 1 raffinerie centrale de sucre, plusieurs fabriques de meubles, fonderies, fabriques de vinaigre, de bière, d'eau gazeuse, etc., etc.

Joinville, comme Blumenau, possède une bonne canalisation d'eau et l'éclairage à la lumière électrique ; les rues sont propres et bien pavées. La population s'élève à 23.000 habitants et 45.000 dans tout le municipe, population active et travailleuse au suprême degré. L'élément slave s'y rencontre, moins nombreux toutefois qu'à Blumenau. Ce centre est relié à *Campo Alegre* et à *São Bento*, tout à fait au nord de l'État, ainsi qu'aux colonies de l'État du Parana, à proximité du rio Negro, par la route de Dona Francisca, qui est peut-être la meilleure de tout le Brésil. Diverses autres voies carrossables l'unissent également à Blumenau et à Massaranduba. Joinville se trouve à 17 kilomètres de São Francisco, son port sur l'Océan ; à 12 kilomètres de Paraty ; à 140 kilomètres de São Bento (via Hansas) et de 68 de

Campo Alegre. C'est le débouché obligatoire de toute cette riche région du nord.

VIII. — São Francisco est le meilleur port du sud du Brésil,



Santa Catharina. — Une rue excentrique de Joinville.

après Santos; il est bien abrité et d'une profondeur minimum de 6 mètres, bien supérieure à celle nécessaire aux navires de grand cabotage. Quelques écueils qui existent dans la baie sont signalés par des bouées, et, même de nuit, sont facilement évitables. La ville, une des plus animées de l'État, est édifiée sur la

partie nord de l'île qui porte son nom; elle est composée de vieilles maisons des temps coloniaux et ne semble pas avoir progressé beaucoup, peut-être comme Florianopolis, en raison de sa situation dans une île. São Francisco verra toutefois des jours meilleurs, car ce port est devenu la tête de ligne du chemin de fer dit de « São Francisco à l'Iguassu » qui est compris dans le réseau que doit construire la « Compagnie São Paulo-Rio Grande ». Cette ligne, dont la construction aujourd'hui arrêtée pour des causes que nous ignorons, atteignait São Bento, relie São Francisco à Paraty, Joinville, Jaraguá, Campo Alegre, São Bento, et doit se prolonger jusqu'à Porto União da Victoria. De là, jusqu'à la frontière argentine, où elle se relierait au réseau argentin qui doit arriver à Campina Americo. L'île de São Francisco, qui a 33 kilomètres dans sa plus grande longueur et 20 kilomètres environ de large, possède d'excellentes terres dans le voisinage de la mer. La mer est très poissonneuse, on y trouve surtout des crevettes d'une taille inconnue chez nous, avec lesquelles on fait des conserves qui sont l'objet d'une certaine exportation.

Brusque est le centre d'une région agricole très florissante. C'est, après Joinville et Blumenau, le troisième centre industriel de l'État; il y existe plusieurs filatures et fabriques de tissus de coton dont la fabrique Renaux ; on s'occupe aussi de la culture du coton et de sériciculture. D'assez bonnes routes font communiquer cette localité de 13.000 habitants avec Blumenau et Itajahy. L'élément germanique est, à Brusque, absolument prépondérant.

IX. — Joinville, Blumenau, Itajahy, Brusque, Nova Trento, Urussanga au sud, etc. sont les points les plus progressistes et les plus prospères du territoire de Santa Catharina; il est indéniable que le progrès de cette partie de l'État et le peu qui existe ailleurs, est dû aux Allemands et pour une part moins grande aux Italiens colonisant toute la région du Nord, la seule véritablement mise en valeur. La population allemande et italienne constitue plus d'un tiers de la population totale de l'État. Ce fait causa d'excessives inquiétudes à une partie de la presse chauvine de Rio qui ameuta un moment l'opinion, en dénonçant un soi-disant péril allemand qui menaçait l'hégémonie des Etats de Santa Catharina et de Rio Grande do Sul. A moins d'ignorer tout ce qui concerne ce pays, on ne peut de bonne foi croire à ce péril

imaginaire. Tout d'abord, si dans certaines localités les Allemands où les habitants d'origine allemande sont en majorité, la population n'est pas pour cela totalement allemande ; la plus grande partie en est aujourd'hui brazilianisée et forme ce que l'on nomme l'élément teuto-brésilien. Amis de l'ordre, disciplinés, uniquement occupés de leurs cultures ou de leur commerce, les Allemands nés ou d'origine n'ont jamais soulevé aucune difficulté, aucun trouble, avec les colons des autres nationalités, pas plus qu'avec les autorités brésiliennes, depuis plus de soixante ans qu'ils habitent le pays en nombre considérable.

Ce qui a pu faire naître cette crainte absurde chez certains rédacteurs, c'est le fait que dans les centres dont nous avons parlé et où domine l'élément allemand, la langue, les usages, les coutumes, sont restés absolument germaniques et que le portugais n'est pas enseigné dans les écoles entretenues par les municipalités teuto-brésiliennes ou les populations allemandes. C'est là un fait réel ; à Blumenau, par exemple, on parle plus allemand que portugais, car, se trouvant au milieu de compatriotes, les nouveaux arrivés ne sont pas dans l'obligation d'apprendre cette langue.

Cette situation ne se trouve nulle part ailleurs, car dans les colonies allemandes de Rio Grande, presque tous les colons parlent portugais de même que ceux qui résident dans les villes ; elle est due à ce que les colonies pendant fort longtemps restèrent, faute de communications, isolées du reste de la population de l'État. Comme les colons firent tout par eux-mêmes, ils le firent pour eux-mêmes et à leur convenance ; ayant construit des écoles, on ne peut guère leur faire un crime de faire instruire leurs enfants par des professeurs allemands et en langue allemande ; il serait cependant plus pratique qu'on y enseignât conjointement les deux langues.

En réalité, c'est le gouvernement de l'État qui doit être rendu responsable de cet état de choses, par son indifférence et surtout par son manque d'énergie. Si comme nous l'avons vu dans les autres États du sud, les écoles brésiliennes dirigées par des professeurs brésiliens avaient été créées pour instruire et enseigner la langue nationale aux enfants des colons, avec l'obligation pour les parents de les y envoyer, on n'aurait pas à constater l'existence de centres importants continuant à rester étrangers à la langue,

aux usages et aux coutumes, du pays qui leur donne l'hospitalité depuis soixante ans. Cette faiblesse peut être attribuée à deux causes, tout d'abord le manque de ressources pour créer des écoles et les pourvoir de professeurs, puis le désir de ne pas heurter la volonté d'électeurs influents comme le sont les habitants des anciens centres coloniaux du nord. La première raison doit être écartée, car à diverses reprises plusieurs présidents de l'État voulurent fonder des écoles brésiliennes à Blumenau avec assistance obligatoire. Devant la mauvaise volonté des habitants qui désirent conserver ce qu'ils considèrent comme un privilège, ils n'insistèrent pas, le parti au pouvoir craignant de s'aliéner les électeurs avec lesquels il faut compter, car ils constituent un chiffre respectable qui pendant les périodes électorales ne restent pas indifférents. Aucun gouvernement, pensons-nous, n'aurait rien à perdre en exigeant l'enseignement du portugais dans les écoles allemandes.

X. — Sur le littoral quelques centres de population méritent encore d'être signalés, ce sont, non loin de la capitale, S. José, avec une population de 10.000 habitants, situé entre les petits ports de Biguassu et de Palhoça, ce dernier est le principal pourvoyeur de Florianopolis; la région est entièrement agricole et il existe plusieurs centres coloniaux en développement. Plus au sud se trouve Laguna, petite ville maritime de 10.000 habitants environ, située à l'est d'une lagune qui lui a donné son nom; cette ville, assez commerçante et destinée à un plus grand avenir, est d'aspect agréable par la régularité de ses constructions et l'alignement de ses rues. Laguna est une ville salubre, possédant une eau excellente et où la vie n'est pas chère. Un petit embranchement de 5 kilomètres la relie à la ligne de *D. Christina* qui va du port de Imbituba à Minas.

Tubarão est une ville d'une importance à peu près égale à Laguna, située à 53 kilomètres de la mer, sur les rives du rio Tubarão, au pied d'une colline granitique à laquelle elle est adossée. La petite ville est gaie et possède de bons édifices, propriété de riches agriculteurs de la région, le municipe est assez populeux et possède d'énormes extensions bien cultivées en riz, maïs, manioc, canne à sucre. Les pâturages pour l'élevage y sont incomparables, aussi le bétail y est de toute beauté. Tubarão est reliée à la côte par le chemin de fer qui a son point terminus un

peu plus loin, à Minas. Toute cette zone fertile qui, avec la vallée entière de Ararangua peut être considérée comme la terre promise de Santa Catharina, commença à être exploitée par des colons de Santa Izabel et Therezopolis qui, mécontents de leurs terres, vinrent s'installer dans la vallée du Braço do Norte, affluent de gauche du Tubarão. Ces colons arrivèrent à l'aisance en devenant les fournisseurs des ouvriers employés à la construction du chemin de fer, auxquels ils vendaient des céréales, des fruits, des légumes et de la viande de porc. C'est pourquoi on ne voit pas aujourd'hui un seul colon pauvre dans cette région. Ces



Santa Catharina. — Boiada traversant à gué le fleuve Iguassu.

colons, d'origine allemande et italienne, parlent le plus affreux patois portugais qu'on puisse rêver.

Minas est une petite localité sans importance encore aujourd'hui, mais qui peut devenir un centre commercial actif en raison des mines de charbon qui existent dans ses environs immédiats appartenant à la couche intermédiaire dite de Barro Blanco. Le combustible fourni par ces mines qui sont exploitées assez mollement est un peu supérieur à la lignite des mines de São Jeronymo dans le Rio Grande, et il est possible qu'en arrivant à une certaine profondeur, on atteigne une couche de véritable houille. Quoi qu'il en soit, il y aurait profit à exploiter cette lignite telle qu'elle est, à en faire un produit de consommation pratique par

le procédé allemand d'amélioration et de briquetage des charbons inférieurs.

XI. — La zone intérieure de l'État la plus salubre et la plus vaste est celle où l'on compte le moins de centres de population; celle-ci ne s'élève pas à plus de 50.000 habitants dans l'ensemble de cette zone. Les localités un peu importantes qu'on y rencontre sont les chefs-lieux des six municipes qui se partagent ce territoire trois fois plus vaste que celui du littoral, et encore ces chefs-lieux ne sont-ils le plus souvent que de modestes bourgades. Lages, dont on voudrait faire la capitale de l'État, est la plus importante de ces localités; elle s'étend dans une vaste plaine tout près des rives des rios Carahé et Caveiras, affluents de l'Iguassu. Ville très ancienne puisqu'elle fut fondée par les Paulistes en 1767, elle n'a guère progressé depuis nombre d'années, toujours en raison du manque de communications. Il manque à cette ville une ligne ferrée venant du littoral qui traverserait les plateaux, lesquels se trouvent à une altitude variant de 1.100 à 900 mètres au-dessus du niveau de la mer. De vastes campos d'excellents pâturages convient les habitants à se faire éleveurs, c'est pourquoi on y voit de loin en loin de grandes fazendas, possédant d'immenses troupeaux de bétail divers. Les forêts de cette région sont composées des mêmes essences que celles du littoral, parmi lesquelles dominent les pins araucarias. Les vergers de Lages produisent tous les fruits d'Europe et le blé vient bien dans les plaines environnantes. Les habitants de la serra ou des hauts plateaux sont d'apparence plus vigoureuse, plus énergique que ceux du littoral, sans doute en raison du climat plus frais pendant l'hiver, et surtout en raison d'une alimentation plus substantielle et d'une vie plus active. Les mœurs et le caractère des habitants du municipe de Lages et des districts environnants sont à peu près ceux des gauchos du Rio Grande, courtois, francs et hospitaliers. Cette hospitalité est toute naturelle, chaque habitant se dispute le voyageur, car à Lages, ville d'une certaine importance, il n'existe pas encore d'hôtels.

Faute de voies de communication, presque tout le commerce de la région de la serra se dirige vers Porto Alegre, quoique cette ville se trouve plus éloignée, mais il existe une route à peu près carrossable, le trajet est moins semé d'obstacles et s'opère plus

rapidement. Les fazendaires les plus éloignés envoient leurs enfants faire leurs études au Collège São Leopoldo qui se trouve à 40 kilomètres environ de Porto Alegre. Nous ne savons si Lages deviendra la capitale de l'État, mais il est certainement appelé à devenir, en raison de son climat, en raison de la fertilité de ses terres aptes à toutes les cultures, un centre d'un grand avenir. Tout près de la ville, à 20 kilomètres, existe, sur le rio Caveiras, une chute où l'eau se précipite d'une hauteur de 30 mètres, qui peut, à n'importe quelle époque, être utilisée comme force motrice pour procurer lumière et force à la cité florissante que deviendra certainement Lages.

Curitybanos, São Joaquin, São Bento, São João, Calmon,



Santa Catharina. — Pont de la « São Paulo-Rio Grande » sur le rio Iguassu.

Palmas et União da Victoria, ces trois dernières récemment encore occupées par l'Etat de Parana, sont d'autres localités de la zone intérieure qui n'attendent que le chemin de fer pour devenir de grandes villes. União da Victoria, située sur l'Iguassu à la frontière du Parana, est coupée par le chemin de fer de São Paulo-Rio Grande, c'est le point qui se développe le plus rapidement; São João et Calmon sont également situées sur la même ligne, mais ce ne sont encore que de simples bourgades.

XII. — Nous avons dit que l'Etat de Santa Catharina était à peu près dépourvu de moyens de communication surtout par voie ferrée. En effet, cet Etat ne dispose à l'heure actuelle que de deux tronçons insignifiants, situés aux extrémités du territoire. Le plus ancien est le chemin de fer « Thereza Christina »

propriété du Gouvernement Fédéral, qui part du port de Imbituba, passe par Laguna à l'aide du petit embranchement et court vers l'intérieur en desservant la ville de Tubarão pour se terminer à Minas, centre de gisements carbonifères, soit un parcours total de 116 kil. 340. Cette ligne doit être prolongée vers la fertile vallée de l'Ararangua sur une distance de 70 kilomètres, prolongement qui traversera les colonies italiennes de Treviso et Nova Thereza, et puis par un embranchement de 60 kilomètres se dirigeant de Villa Nova vers le nouveau port de Massiambu.

Le deuxième tronçon est de construction toute récente, il part de São Francisco au nord de l'Etat, pour atteindre Hansas et São Bento en passant par Joinville. La construction de cette ligne, qui fait partie du réseau de la « São Paulo-Rio Grande », avait déjà subi plusieurs interruptions pour des motifs divers, elle vient d'être définitivement suspendue à São Bento, la voie étant en exploitation depuis São Francisco jusqu'à Hansas sur une distance de 96 kilomètres. Le projet primitif de cette ligne portait prolongement jusqu'à União da Victoria sur la ligne-tronc, pour suivre par les campos de Palmas jusqu'à la frontière argentine sur l'Iguassu. Ce projet semble avoir fait place à un autre tracé qui, partant du littoral en face de Florianopolis, dessert les municipes de São José, Palhoça, Lages, Curitybanos, Campos Novos, continue vers Palmas pour s'achever comme le précédent à la frontière argentine, où il se relierait au réseau ferré de cette nation qui doit arriver à Campina Americo. Ce tracé a le mérite de desservir une plus grande partie du territoire; ce sera un vrai chemin de fer de pénétration qui permettra l'exploitation et la mise en valeur de régions immenses et fertiles, et pour l'heure absolument incultes. L'exécution de ce projet ne devra pas faire oublier l'achèvement du premier, au moins jusqu'à União da Victoria.

D'autre part, la Compagnie « Estrada da Ferro de Santa Catharina », qui avait obtenu en 1905 la concession d'une ligne allant de Blumenau à Hammonia (centre des colonies de la Société Hanseatica), avec prolongement vers le rio Negro et un embranchement allant à Curitybanos et qui, pour diverses modifications apportées au contrat, n'avait pas engagé les travaux, a finalement décidé de commencer la construction de cette ligne, ce qui est actuellement chose faite.

Dans le but de procurer des transports faciles et bon marché à la production des municipes du sud de l'État, le Gouvernement de Santa Catharina a commencé en 1908, avec l'aide de l'Union, la construction d'un canal, dit canal de Mampituba, reliant Laguna à la fertile vallée de l'Ararangua, au moyen d'un chapelet de lagunes communiquant par des rivières dont le cours sera amélioré. Ces lagunes s'étendent le long d'une région où existent diverses localités qui ne peuvent se développer, parce qu'elles ne possèdent pas de débouché pour leurs produits, les moyens de communication faisant défaut et le prix de transport absorbant la valeur de la marchandise. Ce canal part du rio Madre en ligne droite, traverse la lagune *da Manteiga,* suit le rio *Congonhas* et arrive au rio *Sangão* en passant au nord du mont Jaboticaba Trois ligations ou coupes seront nécessaires afin de faciliter 40 kilomètres de nouvelles navigations, 2.000 mètres du rio Madre à la lagune da Manteiga, 2.970 mètres de cette lagune au rio Congonhas et 2.990 mètres du rio Morto au Sangão. Cette œuvre, une fois réalisée, améliorera la situation économique des municipes du sud de l'État encore moins favorisés que ceux du nord, sous le rapport des communications.

XIII. — Les cultures les plus développées de l'Etat de Santa Catharina sont celles du café, de la canne à sucre, du coton, des fruits, du tabac, de la mandioca ou manioc, du maïs sur tout le littoral depuis l'extrême nord jusqu'à Garopeba ; plus au sud, les cultures tropicales subissent davantage l'influence des gelées. Dans la serra ou intérieur, c'est la culture des céréales, l'industrie de l'élevage et celle de la herva maté qui sont le plus en faveur.

Le principal produit d'exportation de l'État est depuis quelques années le beurre fabriqué dans les zones agricoles de Blumenau, de Brusque, de Nova Trento, etc. ; 700.000 kilos de ce produit sortent annuellement de l'État. Le beurre est vendu à raison de 2.000 à 2.200 reis le kilo (1). La herva maté figure presque à égalité avec le beurre comme principal produit d'exportation et le dépasse parfois comme valeur. La quantité de maté exportée annuellement s'élève à 5.780.000 kilos d'une valeur de 1.479 contos (2). Le saindoux figure dans l'exportation

(1) Le milreis vaut 1 fr. 75.
(2) Le conto vaut 1,610 francs.

pour 1.275.000 kilos d'une valeur de 1.095 contos. Les bananes, dont il existe de grandes plantations qui pourraient être encore beaucoup développées, constituent aussi un excellent produit d'exportation. L'État exporte chaque année plus de 1 million de régimes (cachos) qui trouvent un placement certain à Buenos Ayres; Santos et Paranagua n'exportent que 330.000 et 634.000 cachos, respectivement sur le même marché.

Sauf dans le municipe de São Bento et de Blumenau où il existe des fabriques pour préparer le maté, cette industrie n'est pas en général aussi perfectionnée que dans l'État de Parana. Les hervateiros catharinenses plus routiniers ne veulent pas améliorer leurs procédés de torréfaction en substituant le barbacua au carijo, malgré les encouragements du Gouvernement. En 1906, un contrat fut passé avec divers pour l'exploitation de hervaes par le procédé barbacua; mais ce contrat ne produisit aucun résultat. Les contractants donnèrent comme raison de cet échec la loi votée cette même année, laquelle interdit la taille des arbres hors d'une certaine époque. Cet insuccès est dû, en réalité, partie à ce que les contractants ne purent supporter les frais élevés de transport jusqu'au port d'embarquement, partie à la répugnance des hervateiros catharinenses pour changer leurs méthodes de travail. Depuis 1908, l'exportation du maté barbacua a complètement cessé.

La remarquable indolence, pour ne pas dire la paresse, la routine et l'insouciance qui caractérisent la population d'origine portugaise, descendant plus ou moins des premiers Açoriens qui peuplèrent le littoral, sont certainement la cause du médiocre développement des régions où ils sont encore en majorité. L'agriculture en est restée à l'usage de la bêche; la culture du maïs, qui demande peu de soin, convient admirablement à leur caractère, et là encore, la mauvaise qualité des semences qui n'ont pas été renouvelées depuis cent trente-cinq ans, fait que la production obtient des prix inférieurs à ceux atteints par le maïs du Rio Grande.

XIV. — Malgré toute notre sympathie pour les populations brésiliennes, en général douces, disciplinées et hospitalières même dans les classes inférieures, nous devons reconnaître que l'indolence de la population retarde le progrès de certains États. C'est ainsi qu'une grande partie des habitants du littoral de

Santa Catharina semble faible, anémiée, d'une santé précaire, cela en raison d'une mauvaise hygiène et d'une plus mauvaise alimentation, dues à l'incurie et à l'inertie qui caractérisent malheureusement cette population. La misère sévit dans les habitations parce que la paresse y domine, alors que la nature prodigue et un sol fertile pourraient procurer tout au moins une vie confortable avec un minimum de travail.

Vivant presque exclusivement de farine de manioc, poissons, mollusques et crustacés, les habitants du littoral pourraient



Santa Catharina. — Campement d'hervateiros près de União da Victoria.

malgré cela être un peuple robuste. Mais le poisson qui, frais, constitue un bon aliment, est mangé après plusieurs jours d'exposition au soleil, lorsqu'il est complètement desséché et ne possède plus que peu de qualités nutritives. Cela pour ne se donner la peine de pêcher qu'une fois la semaine, quand le littoral abonde en poissons de toute sorte. Un plat de pirão, ou pâte de manioc bouilli, est englouti par deux ou trois personnes dans les mains desquelles apparaît un maigre morceau de poisson sec presque sans chair. Sur presque tout le littoral, du nord au sud, à l'exception des villes, où la vie est parfois plus facile, on ne voit guère d'hommes au visage coloré; la plupart sont pâles, jaunâtres, maigres, d'une constitution rendue

maladive par une alimentation insuffisante et une hygiène déplorable.

Quoi qu'on en dise, la farine de manioc prise comme aliment principal ne constitue pas une nourriture saine et réconfortante; malgré la douceur du climat, une bonne alimentation est indispensable. Avec la même ou avec une moindre somme de travail, la population pauvre pourrait substituer la farine de maïs à la farine de manioc. La première est de beaucoup plus nutritive que la seconde, la santé robuste des colons italiens, allemands et russes démontre la véracité de cette assertion. Ces colons, à leur arrivée, répudièrent aussitôt la farine de manioc et, à défaut de farine de blé, adoptèrent la farine de maïs. Leur alimentation se compose surtout, dans les colonies, de pain de maïs, fromage, légumes et de viande de porc. Si l'on parcourt tout le littoral, on ne verra aucune habitation entourée de cultures maraîchères ; dans son ignorance profonde, la population pense que le manioc qui vient si facilement, presque sans travail, doit être considéré comme l'aliment à peu près exclusif. Pendant l'hiver nombreuses sont les personnes qui ne mangent que des oranges accompagnées de pâte de cassave, le pirão de farine bouillie, aliment qui trompe l'estomac, comme ils disent, mais qui ne nourrit pas. Ces gens vivent au jour le jour, comme ont vécu leurs pères, sans ambition d'améliorer leur situation. Lorsque le besoin d'un objet indispensable se fait sentir, l'habitant du littoral ou de la base de la serra va jeter son filet ou couper une certaine quantité de bois qu'il vient vendre à la ville la plus proche.

XV. — L'abandon de la culture du blé, attribué à la maladie dite « ferrugem », la rouille, produite par un petit cryptogame, qui aurait atteint cette précieuse céréale, fut un fait regrettable pour toute la population. En admettant que cette maladie fût pour quelque chose dans l'abandon de la culture, il ne semble pas qu'on ait rien tenté pour y remédier ; la preuve en est que dans nombre de colonies de l'intérieur et surtout dans le Rio Grande, nous avons vu de beaux champs de blé; il suffirait de faire une sélection parmi les semences. Toutefois, cette raison ne suffit pas pour expliquer ce phénomène, qui a certainement d'autres causes expliquées par l'évolution économique du Brésil au XVIIIe siècle.

Suivant nous, l'abandon de la culture du blé, dans des régions qui le produisaient autrefois en quantité, a été déterminé par un événement sociologique qui a eu son importance. Les premières générations des Portugais arrivés après la découverte consacraient tous leurs efforts à la recherche de l'or et ne s'occupaient



SANTA CATHARINA. — Caboclos catharinenses.

pas ou fort peu de culture. Brésilianisés par le milieu primitif, métissés avec les Indiens, ils adoptèrent, suivant les circonstances, l'alimentation indigène et, peu à peu, l'indolence des générations aidant, ils oublièrent l'alimentation accoutumée de leurs aïeux européens, et adoptèrent l'usage d'autres céréales qui croissent plus facilement et sans grands soins dans le pays. De là, la conversion des anciens mangeurs de blé en mangeurs

de manioc et de haricots, et, en dernier lieu, de maïs, ce qui marque sans doute un retour à la farine de blé. Nous parlons ici pour les classes populaires des campagnes, car l'usage du pain de froment est devenu général dans toutes les villes et agglomérations, et nous avons vu que le Brésil importait d'énormes quantités de blé, quand il pourrait en produire, non seulement pour sa consommation, mais pour l'exportation.

XVI. — Les caboclos ou paysans métissés des hauts plateaux de l'intérieur ne sont pas loin d'égaler en indolence leurs frères du littoral et des autres États du nord. Comme ceux de l'État voisin du Parana, qui vivent dans des conditions identiques de sol et de climat, ils ne travaillent que lorsque cela est tout à fait indispensable; la terre rémunère si bien le labeur qu'on y consacre au moment de la récolte! Dans cette zone de la serra, ils ont à leur portée le fruit du pin araucaria, le pinhão, qui leur fournit sans travail un aliment très inférieur, mais dont ils préfèrent se contenter plutôt que de se livrer à un labeur prolongé.

A l'époque de la récolte, le caboclo catharinense ou paranaense recueille toutes les pommes de pin qu'il est capable de consommer. Comme ce fruit ne se conserve pas longtemps tel qu'il est ramassé, le caboclo le renferme dans des sacs et le met tremper dans l'eau pendant huit jours; ce temps écoulé, les pinhoes sont étendus au soleil, afin d'être complètement séchés. Il y a là de la subsistance pour quelque temps, car le maté, qui est l'aliment principal de l'habitant de la serra des deux États, ne fait pas défaut. Lorsque le temps est clair, que le soleil brille, le caboclo se livre à quelque occupation autour de sa case, coupe un peu de bois dans la forêt, plante quelques épis de maïs. Mais dès que le jour se lève brumeux ou pluvieux, alors le caboclo s'asseoit par terre, enveloppé dans son poncho (1) ou dans une couverture, autour d'un feu de branchages; le bois coûte si peu, seulement la peine de le ramasser! Ils sont là plusieurs, les membres de la famille, parfois quelques amis, assis en cercle; la calebasse de maté passe et repasse de mains en mains et de lèvres en lèvres, tout cela presque sans parler. Comme le caboclo

(1) Le poncho, sans s'être généralisé, semble avoir été adopté par les populations des hauts plateaux du sud de l'Etat de Parana et ceux de Santa Catharina, en relations fréquentes avec le Rio Grande do Sul.

de l'intérieur produit lui-même son tabac, dont il a toujours quelques pieds autour de sa case, on fume d'innombrables cigarettes et la journée se passe ainsi, en regardant, les yeux mi-clos, la flamme du foyer qu'on ne laisse pas s'éteindre.

Les richesses minérales de Santa Catharina sont encore moins connues que celles des États voisins; on peut dire même qu'elles sont tout à fait ignorées, car aucune étude scientifique n'en a été faite. Toutefois, d'après ce qu'on en connaît, on peut supposer que cet État possède le même sous-sol que ses deux voisins, le Parana et le Rio Grande do Sul ; il serait cependant beaucoup moins riche en or que ce dernier. L'existence de mines de fer, de cuivre, d'or, d'argent, de plomb, d'améthystes et de cristaux de roche, noirs, jaunes, rouges, bleutés et blancs a été constatée sur plusieurs points. Sur les rives du rio Itajahy existent des gisements aurifères, de plomb, de cuivre et de charbon ; le municipe de Blumenau serait alors le plus riche en minéraux. L'or existerait encore sur le rio Camboriu, sans qu'il y ait été jamais exploité, sauf par quelques particuliers; les terres du rio Tijucas Grande seraient également aurifères, des gisements argentifères y ont été aussi signalés.

En général, il y a peu de fonds à faire sur l'exploitation du sous-sol catharinense; sa véritable richesse minérale, celle-là extrêmement importante, réside dans les énormes gisements de charbon qu'on signale un peu partout dans le territoire, mais qui sont surtout remarquables dans le sud, sur les bords des rios Ararangua, Mãe Luzia, Passa Dous, Rodeio Bonito, dans le municipe de São José, comme dans la Varzea do Braço et Varzea da Raiz, et principalement dans le territoire de Tubarão, desservi par le chemin de fer « Dona Christina ». Ce charbon est de qualité inférieure, comme tous ceux découverts jusqu'à ce jour; mais, comme il a été dit, il peut être utilisé en le purifiant d'après les méthodes modernes. Tôt ou tard, on en arrivera là et l'extraction des couches carbonifères de Tubarão donnera sans aucun doute de beaux dividendes.

Rien ne manque à l'État de Santa Catharina pour devenir un pays tout à fait prospère, il lui faut seulement savoir mettre en valeur les ressources dont il dispose, transformer en champs cultivés les zones fertiles du littoral et les steppes immenses de l'intérieur où errent quelques troupeaux de bœufs trop peu

nombreux encore ; enfin tirer un parti rationnel des richesses accumulées dans ses forêts. Pour cela, il lui faut développer ses voies de communication, multiplier les routes; mais c'est surtout la création de voies ferrées qui amènera une transformation radicale de la situation actuelle et qui mettra l'État de Santa Catharina, grâce aux éléments de prospérité dont il dispose, sur le pied d'égalité avec ses voisins jusqu'alors plus favorisés.

CHAPITRE XVIII

ÉTAT DE MINAS GERAES

I. — De Rio de Janeiro à Bello Horizonte. — II. Aperçu descriptif de l'Etat. — III. Principaux cours d'eau. — IV. Une ville neuve, Bello Horizonte. — V. Monuments et services publics. — VI. Développement de la nouvelle capitale. — VII. Colonies suburbaines, écoles de démonstration. — VIII. Production d'or de Minas Geraes. — IX. Les principales compagnies minières, exportation d'or. — X. Une exploitation modèle, visite à Morro Velho, les mines les plus profondes du monde. — XI. Ouro Preto. — XII. Décadence de la ville de l'or. — XIII. Ecole des mines. — XIV. Une région saturée d'or, les gisements de Lages, de Tassaras et du Velloso.

I. — Nous achevons notre voyage à travers le Sud brésilien en opérant notre retour à Rio de Janeiro par le littoral en utilisant les paquebots du « Lloyd Brazileiro ». Nous avons alors l'impression que ceux qui ne peuvent voir du Brésil que ses villes maritimes n'emportent de ce pays qu'une connaissance superficielle. C'est dans l'intérieur, où la vie, le travail et le commerce conservent le plus longtemps les formes traditionnelles, que l'on peut le mieux juger de l'évolution et des progrès moraux et matériels du pays. Aussi, après quelques jours de repos à Rio de Janeiro, nous partons pour Minas Geraes, le centre et le cœur du Brésil.

De Rio de Janeiro à Bello Horizonte, il y a 605 kilomètres, par la ligne « Central du Brésil ». Comme pour São Paulo, il y a deux express par jour, un diurne et l'autre nocturne, ce dernier est pourvu de wagons-lits où l'on dispose d'une bonne couchette pour 10 milreis ou 20 milreis suivant que celle-ci se trouve en haut ou en bas. Le prix du voyage est de 40 milreis aller et 70 milreis aller et retour; le trajet prend seize heures. Partant de Rio de Janeiro à 7 heures du soir, on se trouve vers 4 heures du

matin à la station de Barbacena, d'où l'on aperçoit dans la brume les hauts sommets de la serra da Mantiqueira, puis on atteint Lafayette, centre de mines de fer importantes. A partir de ce moment, le train descend en pente douce, en décrivant de nombreuses courbes, le long du rio das Velhas, gros affluent du São Francisco, qui coule au milieu d'un lit profond comme un ravin. A Sabara, on doit changer de train, la région est très populeuse et on voit partout des traces d'exploitations minières; la ligne se dirige franchement vers l'ouest, et à Général Carneiro où on arrive vers 10 heures du matin, le train s'engage sur un petit embranchement de 15 kilomètres qui mène à Bello Horizonte, capitale de l'État de Minas Geraes.

II. — Minas Geraes arrive au premier rang pour sa population entre tous les États du Brésil, celle-ci est, en effet, de 4 millions et demi d'habitants, population supérieure à celle de toutes les républiques de l'Amérique du Sud, sauf l'Argentine. Sa superficie de 574.855 kilomètres carrés donne à cet État le cinquième rang comme importance territoriale; il est limité : au nord, par l'État de Bahia; à l'est, par celui d'Espirito Santo; à l'ouest, par celui de Goyaz, et enfin au sud, par ceux de Rio de Janeiro et de São Paulo. Le territoire de Minas présente à peu près la forme d'un carré, son extension du sud au nord est d'environ 1.200 kilomètres, sa largeur, de Santa Clara sur le Mucury à l'est, jusqu'au confluent du Rio Grande et du Parahyba au sud-ouest, est de près de 1.500 kilomètres.

Par la conformation de son sol, par son aspect et sa situation qui le prive de toute issue vers la mer, Minas Geraes peut être considéré comme la Suisse de l'Amérique Méridionale. Ce vaste État se divise en deux grandes zones très différentes, la « Matta », région des forêts qui couvrent la partie occidentale du pays, entre la serra de Mantiqueira et la serra do Mar, qui forme comme le premier degré du haut plateau de Minas. La seconde zone est composée principalement de collines et campos avec de petites forêts ou capões. Cette végétation est bien plus faible que celle de la zone précédente où l'on remarque une quantité infinie d'arbres et de plantes de grande taille, elle se compose d'arbres chétifs et de brousse plus ou moins touffue. Parmi cette végétation ressortent différents palmiers, surtout les buritys et les palmitos, puis l'aroeira et la candeira. L'aroeira est un arbre dont l'écorce

et le bois fournissent beaucoup de tannin et peut être considéré comme le quebracho de cette partie du Brésil.

Le climat de Minas est, en général, tempéré et d'une grande salubrité, comme l'explique son altitude, celle de ses principales villes variant entre 675 et 1.178 mètres. Les écarts de température sont peu considérables, variant en moyenne entre 16 et 22° pour bien des régions, le thermomètre ne dépasse pas 29° dans certaines, dans d'autres 32 et 34°, enfin, la température la plus élevée fut constatée près de Poço de Caldas, station thermale très fréquentée, où le thermomètre monta à 40°. Dans la vallée du rio Doce et la région de la Matta, la température est chaude et plus humide, de même que dans la vallée du São Francisco.

En général, l'État de Minas est montagneux et fortement accidenté, sillonné qu'il est par les nombreux chaînons de la serra da Mantiqueira qui fait pendant à la serra do Mar et comprend tout le sud et l'est de l'État. A l'ouest, se trouve le massif central du Brésil appelé aussi chaîne Goyana, parce que sa partie la plus importante figure dans cet État; c'est entre ces deux systèmes que courent de hauts plateaux mamelonnés dont les chaînons s'unissent entre eux. Quelques points de ces plateaux forment de véritables montagnes, telles que les serras da Canastra et de Matta da Corda appartenant au système central. Les plus hauts sommets de l'État et du Brésil sont le pic d'Itatiaya, près des sources du Rio Grande, qui atteint plus de 2.700 mètres; le pic de Caraça, près de la capitale de l'État, avec 1.955 mètres; l'Itambé, plus au nord, avec 1.823 mètres; la serra da Piedade, de 1.783 mètres; l'Itacolumi, près d'Ouro Preto, 1.752 mètres.

III. — Au point de vue de l'hydrographie, l'État de Minas est très bien partagé, car six principaux bassins se forment dans ses montagnes. Ce sont 1° le rio São Francisco, qui prend sa source dans la serra da Canastra et dont le cours mesuré par Em. Liais, est de 2.900 kilomètres jusqu'à l'Océan, dont plus de 1.100 kilomètres en territoire de Minas. Ce fleuve est franchement navigable à partir de la chute de Pirapora sur 1.369 kilomètres; la navigation est ensuite interrompue sur 550 kilomètres entre la chute de Sobradinho et les grandes cascades de Paulo Affonso; 2° le Rio Grande qui naît sur la serra de Itatiaya dont le cours de 1.353 kilomètres arrose le triangle minier à l'ouest et au

sud de Minas. Ce fleuve prend le nom de Parana en quittant le territoire de Minas; un de ses principaux affluents, le Sapucahy, est navigable pendant 240 kilomètres sur les 390 de son cours; l'autre affluent, le Parahyba, de 870 kilomètres de cours, n'est pas navigable; 3° le rio das Velhas, grand affluent du São Francisco, qui coule du centre au nord de l'État pendant 1.135 kilomètres, dont plus de 900 peuvent devenir franchement navigables après quelques travaux d'amélioration; il ne l'est pour l'instant que de la ville de Santa Luzia à la barre de Guacuhy; 4° le rio Jequitinhonha, qui prend sa source près de la ville de Serro, coule vers l'est sur 1.082 kilomètres avant de se jeter dans l'Océan. Dans l'État de Minas, qu'il arrose pendant 840 kilomètres, il n'est navigable pour de grands canots que de la ville de Arassuahy jusqu'au Salto Grande, après lequel il devient navigable pour l'État de Bahia; 5° le rio Doce, qui naît sur la serra da Mantiqueira non loin de Barbacena, a un cours de 977 kilomètres, il coule vers le centre, le nord et l'est de Minas, mais en raison de nombreuses chutes, il n'est pas navigable jusqu'à la frontière de l'Espirito Santo, après quoi, il le devient jusqu'à la mer pour certaines embarcations; 6° le rio Mucury qui a un cours de 530 kilomètres et sert de limite avec Espirito Santo; il ne devient navigable jusqu'à son embouchure qu'à Santa Clara, située à la frontière, à 300 kilomètres de sa source.

Un grand nombre de rios arrosent encore l'Etat de Minas sur d'assez longues distances, mais il serait trop long et sans intérêt de les énumérer ici; nous ne signalerons que les rios Rio Verde Grande, Parahyba do Sul, Paracatù, Rio Preto, Rio Urucuia, etc., ayant de 792 à 500 kilomètres de cours.

IV. — L'État de Minas est divisé en 136 municipes formant environ 120 villes. Ces villes elles-mêmes ne sont pas très importantes, car la population est essentiellement agricole et disséminée en un grand nombre de bourgs et villages. Bello Horizonte, la nouvelle capitale, n'est pas encore la ville la plus populeuse de l'État, ce titre appartient à Juiz de Forà. Bello Horizonte est une ville toute neuve, construite de toutes pièces en quelques années, sur l'emplacement d'un petit village, Curral del Rey, perdu au milieu du pays. Le transfert de la capitale (alors Ouro Preto) qu'on ne pouvait agrandir, ni améliorer, sur un point quelconque du territoire, était un projet caressé depuis fort longtemps. Plusieurs

villes mirent en œuvre toutes leurs influences pour être choisies; Juiz de Forà, São João del Rey, Mariana, Barbacena. Ce fut pour éviter toute jalousie et parce que le site était réellement fort beau que Curral del Rey fixa le choix de la Commission en 1894. Quelques années plus tard, la ville était construite, du moins dans ses parties principales, et à la fin de 1897, le gouvernement vint s'y installer. Ce changement coûta à l'État la somme de 33.073 contos, soit près de 53 millions de francs, y compris la construction de l'embranchement de 15 kilomètres qui part de Général Cameiro pour Bello Horizonte, tronçon que l'Union



Bello Horizonte. — Rue da Bahia.

racheta d'ailleurs pour 2.800 contos. Il faut encore retrancher du total 2.000 contos, prix des maisons de fonctionnaires qui sont hypothéquées à l'État, et 3.537 contos que donna la vente des terrains.

On est un peu déconcerté lorsqu'on descend du train à Bello Horizonte, la gare quoique petite est d'un gracieux style moyen âge et forme comme une sorte de portique d'accès sur la ville. On s'attendait à la sortie à trouver de suite une agglomération de maisons, des rues bruyantes et animées et on se trouve devant une place immense, à la droite de laquelle se dressent des constructions neuves; sur le côté s'ouvre une rue large et ombragée qui monte en pente douce vers le cœur de la ville, la place da

25

Liberdade où se trouvent installés le palais du Gouvernement et les ministères; c'est la rue da Bahia, la plus commerçante de la capitale. C'est sur les pentes qui conduisent à ce plateau que la ville est édifiée, elle paraît plus éloignée de la gare à cause d'un immense parc qu'on aperçoit sur la gauche comme une énorme tache verte. Le long de ce parc passe l'Avenida Affonso Penna qui divise la ville d'une extrémité à l'autre en deux parties égales. Cette avenue, bordée d'une quintuple rangée d'arbres divers parmi lesquels figurent les palmiers, les magnolias et les oitis, est bien la plus large et la plus longue que nous ayons vue, elle s'étend en effet vers la serra du Curral qui borde au loin l'horizon de la ville. Celle-ci est tracée sur une énorme superficie et pourrait contenir plusieurs centaines de milliers d'habitants; pour l'instant, d'après nos calculs, la population peut être évaluée à 22 ou 24.000 habitants.

Il est incontestable que cette ville a été tracée sur un plan grandiose; les rues qui portent les noms des anciennes tribus indiennes, ceux des autres États de l'Union et ceux des personnages de l'histoire du Brésil et de l'État, sont très larges, d'une longueur invraisemblable, en pente plus ou moins prononcée et bordées de deux rangées d'arbres. D'immenses avenues presque trop larges, ombragées celles-là d'une quadruple rangée d'arbres et disposant de trois chaussées, coupent la ville en diagonale. L'ensemble des constructions est agréable à voir, les habitations ont rarement plus de deux étages et dans les grandes avenues comme celles d'Affonso Penna et João Pinheiro elles ressemblent plutôt à des villas entourées de jardins.

V. — Le Palais du Gouvernement, les ministères, les Facultés, qui se concentrent sur la place da Liberdade, sont de très beaux édifices remarquables par leur architecture sobre et de bon goût. Sur divers points de la ville on remarque encore le Forum ou Hôtel de Ville, l'Hôpital, le Théâtre récemment achevé, l'Hôtel des Postes qui est certainement un des édifices les plus notables de la ville, le Sénat, etc. Le palais du Congrès est encore en construction. Dans une ville aussi moderne, tous les services publics sont naturellement bien organisés, une eau excellente venant des montagnes est distribuée à profusion ; service d'éclairage et de tramways électriques, canalisation d'égouts, pavage soigné, des places grandes comme des parcs, des groupes sco-

laires qui sont de beaux édifices, hygiéniques et clairs ; voilà ce que le voyageur n'est pas étonné de voir, étant donné le sens pratique des Mineiros. Bello Horizonte forme contraste avec toutes les anciennes villes du Brésil où les églises sont si nombreuses ; nous n'y avons vu, outre la petite chapelle du Curral del Rey, que deux temples catholiques. L'un est une église gothique d'aspect sévère, l'autre, en voie de construction, est beaucoup plus simple. Il existe aussi un temple protestant ; cette doctrine, nous a-t-on dit, ferait beaucoup de prosélytes.

Tout à côté du grand parc est installée, au milieu d'un terrain de six hectares, la direction de l'Agriculture, dans un petit palais entouré de constructions où se trouvent des laboratoires d'études destinés à réaliser des expériences techniques avant de les faire appliquer dans les formes modèles. Dans un autre bâtiment, on rencontre toute la machinerie agricole moderne, des appareils perfectionnés pour la préparation du café, des échantillons de l'ensemble des produits agricoles récoltés dans l'Etat, avec la manière dont ils doivent être présentés. Tous les appareils sont montés et fonctionnent, la démonstration pratique en est faite aux intéressés.

VI. — Il existe à Bello Horizonte plusieurs fabriques de tissus, de faux cols et de chemises, de bas et chaussettes, d'autres de biscuits et pâtes, des brasseries. Malgré les facilités et les encouragements accordés au commerce et à l'industrie (la municipalité exempte d'impôt pendant cinq ans les entreprises importantes, leur fait concession gratuite du terrain et concession gratuite pendant dix ans de la force motrice électrique, car la ville a monopolisé tous les services publics), il semble que cette ville ne progresse qu'assez lentement. Beaucoup moins certes que ne l'avaient escompté les Mineiros qui voyaient leur capitale rivalisant avec São Paulo. Il ne faut pas oublier que cette cité a été édifiée dans une région nouvelle, dans cette zone du centre et du nord de l'Etat abondante en minéraux divers, mais moins riche au point de vue des industries agro-pastorales ; tout y était à faire, à organiser. Peut-être eût-il mieux valu installer la nouvelle capitale plus au sud vers São João del Rey, au centre de régions industrielles et agricoles, auxquelles de Saint-Hilaire faisait allusion (1) lorsqu'il disait : « S'il existe un pays qui

(1) Aug. de Saint-Hilaire, *Voyage dans les provinces de Rio de Janeiro et de Minas Geraes.*

jamais puisse se passer du reste du monde, ce sera certainement la province de Minas, lorsque ses ressources innombrables seront mises à profit par une population moins faible ». La ville n'aurait pas tardé à prendre une grosse importance, mais peut-être au détriment des autres, c'est ce que voulait éviter le Gouvernement, comme aussi la spéculation sur les terres, qui n'aurait pas manqué de se produire.

Bello Horizonte se développe plus lentement que ne le voudraient les impatients, mais elle se développe d'une façon régulière et normale.

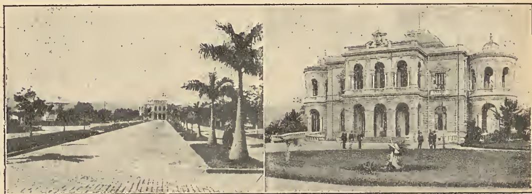
On n'improvise que bien rarement une grande ville ou une fortune, l'une ne parvient à ce rang et l'autre ne s'obtient qu'avec le temps, du courage, du travail et de la persévérance. Située à 920 mètres au-dessus du niveau de la mer, la ville jouit d'un climat excellent, d'une température sèche et d'un air admirable, elle possède tous les éléments pour devenir dans un avenir rapproché, vingt ans peut-être, la grande métropole d'un Etat de 10 millions d'habitants.

VII. — La richesse minière du centre et du nord de Minas n'est pas incompatible avec la prospérité des cultures ; c'est ce qu'ont victorieusement démontré deux éminents hommes d'Etat de Minas, l'ancien président M. João Pinheiro da Silva et le président actuel, M. Wenceslau Braz (1) qui, aidés de collaborateurs dévoués, réussirent à développer l'agriculture dans la région environnante. Afin de créer un mouvement d'émulation, cinq groupes coloniaux suburbains furent fondés à proximité de la ville ; ce sont les colonies de Corrego da Matta, Affonso Penna, Carlos Prates, Adalberto Ferraz, Dias Fortes, peuplées par des émigrants choisis, italiens (en majorité), portugais, espagnols, allemands, quelques Français et par un certain nombre de colons brésiliens.

Ces colonies approvisionnent la capitale de fruits, légumes, volailles, œufs, lait, fromage, bois, etc. C'est pourquoi la vie matérielle n'est pas chère à Bello Horizonte, les prix y sont sensiblement égaux à ceux de Curityba, le lait cependant se paie

(1) Récemment élu vice-président de la République; un des hommes dont nous gardons le meilleur souvenir, en raison de son amabilité et de sa courtoisie et surtout des délicates attentions dont il nous a comblé à la suite d'un événement lamentable.

300 et 400 reis le litre, quand on pourrait l'avoir meilleur et à meilleur compte, s'il existait quelques laiteries. La viande vaut de 600 à 700 reis le kilo, le pain *idem*, le prix de la pension à l'hôtel est de 6 à 8 milreis. Mais ce sont les habitations qui sont surtout d'un loyer bien inférieur à celui demandé dans toutes les autres villes du Brésil que nous avions visitées. Les maisons sont en général confortables, on peut avoir une maison entière pour 100 milreis, deux ou trois chambres pour 40 ou 50 milreis, le tout même dans le centre de la ville. En outre des colonies que nous avons citées, de nouvelles populations d'ouvriers et de ruraux se sont fondées au delà des faubourgs; ce sont les villages de Calafate, Barro Preto, Pampulha, Menezes et une douzaine



BELLO HORIZONTE.

Place da Liberdade. Palais du Gouvernement.

d'autres qui contribueront à fournir la main-d'œuvre aux industries qui se fonderont dans l'avenir. Comme les procédés de culture sont à Minas aussi rudimentaires que ceux que nous avons décrits dans les États du Sud, le Gouvernement a fondé, non loin de Bello Horizonte, une École de démonstration agricole dite « Gamelleira ». C'est une immense ferme modèle possédant plusieurs étables à bœufs, chevaux et porcs (ce dernier est le grand produit de Minas), montrant comment les animaux de race ou croisés doivent être traités, des magasins à fourrages et à grains, pavillon des machines destinées à la transformation économique des produits, machines à décortiquer, à égrener, à moudre, à raffiner, pavillon d'exposition de machines agricoles, etc. Rien n'y manque pour démontrer aux agriculteurs mineiros les avantages des procédés de culture modernes.

On leur a fait voir que dans les terres ordinaires du pays, la pomme de terre locale donne 2.000 à 5.000 kilos de produits petits et durs par hectare; par contre, avec engrais et irrigation, on obtenait de 20.000 à 30.000 kilos de grosses et excellentes pommes de terre qui se vendent de 12 à 14 milreis le sac de 60 kilos.

VIII. — Minas Geraes (Mines générales), son nom l'indique, est par excellence le pays des mines, et son histoire est faite de trouvailles merveilleuses en or et en diamants, opérées par les anciens aventuriers paulistes toujours à la recherche d'un nouvel Eldorado. Dans les ouvrages si documentés de M. Calogeras, de Eschwege et de nos compatriotes, MM. Gorceix et Ferrand, l'un directeur, l'autre professeur de l'École des Mines de Ouro Preto, nous trouvons un calcul approximatif de ce que fut la production de l'or dans l'État pendant la période de 1700 à 1820. Eschwege, se basant sur les statistiques officielles de l'impôt sur l'or, évalue la production pendant cette période à 530.000 kilos. En partant des calculs du savant allemand, M. Gorceix arrive ensuite au chiffre de 658.228 kilos pour la production jusqu'en 1888. M. Calogeras, dans son admirable traité des mines, a calculé la production jusqu'en 1903; celle-ci atteignait à cette époque 944.000 kilos. Total inférieur d'après l'auteur qui calcule une production de 772.550 kilos pendant la période 1700 à 1820. Nous nous en tiendrons à l'estimation plus prudente de MM. Gorceix et Eschwege, ce qui fait déjà un joli total, si l'on considère les méthodes d'extraction primitives employées pendant la première période.

Les aventuriers au début se bornaient à exploiter les dépôts d'alluvions des rivières, mais cela d'une façon si inconsidérée qu'ils finirent par combler le lit de celles-ci avec les graviers et résidus inutiles de leur exploitation; aussi se trouvèrent-ils plus tard dans l'impossibilité d'exploiter les fonds vierges avec les faibles moyens dont ils disposaient. Avec ces procédés et vu le nombre des chercheurs d'or qui s'élevait à plus de 70.000, les dépôts superficiels s'épuisèrent vite. Les mineurs portèrent alors leurs efforts sur les gisements quartzeux des montagnes, mais comme ils ignoraient totalement la manière de les exploiter pratiquement, leurs travaux ne leur apportaient que la ruine rendue plus rapide par les impôts et les vexations dont la cou-

ronne de Portugal accablait les mineurs. Les mines d'abord florissantes déchurent complètement, si bien qu'en 1820 il n'y avait plus que 6.000 mineurs environ. A suivre l'histoire des exploitations de l'or à Minas Geraes, il semble extrêmement probable que si les dépôts d'alluvions ne possèdent plus leur richesse primitive, ils renferment encore de grandes quantités d'or. En ce qui concerne les filons, ceux-ci n'ont été grattés que d'une façon superficielle; ils pourraient de nos jours être exploités d'une façon plus économique à l'aide de machines perfectionnées, lorsque des facilités de transport permettront l'arrivée du matériel sur les lieux.

IX. — La production de certaines mines fut presque invraisemblable : c'est ainsi qu'à *Congo Soco*, quatre litres de terre recueillis un jour dans le chapeau de cuir d'un mineur nègre, produisirent 10 kilos d'or. En seize jours, 347 kilos d'or furent récoltés dans cette mine pendant l'année 1829-1830. Cette mine de Congo Soco fut exploitée de 1824 à 1856 par la Compagnie anglaise « Imperial Brazilian Mining Association » qui ne cessa l'exploitation que parce que les mines furent envahies par les eaux et s'effondrèrent; on ne possédait pas alors les appareils dont on dispose aujourd'hui. A la suite de ces résultats, des sociétés se constituèrent pour l'exploitation de gisements importants, mais avec des succès inégaux.

Un certain nombre de ces mines qui furent l'objet d'exploitation plus ou moins régulière de 1820 à 1860 durent être abandonnées, non pas parce que le métal faisait défaut, mais en raison d'éboulements, d'inondations et de difficultés diverses occasionnées par des connaissances techniques encore imparfaites, par le manque de matériel approprié et aussi par des difficultés financières.

A l'heure présente, il existe environ 35 sociétés minières, presque toutes anglaises, possédant des concessions importantes ; mais le plus grand nombre, encore dans la période préparatoire, se contentent d'une exploitation économique ou attendent les événements. Quelques-unes seulement font l'objet d'une exploitation régulière et intensive. Parmi celles-ci, nous citerons « The São John del Rey Mining C° », qui exploite depuis 1837, près de *Villa Nova de Lima*, un des plus puissants filons métalliques du Brésil, capital 250.000 livres sterling; « The Ouro

Preto Gold Mining of Brazil Limited », société au capital de 400.000 livres sterling, qui exploite à 3 kilomètres de la ville de *Mariana* les riches mines de *Passagem*. Elle travaille avec un atelier de 80 pilons californiens et produit annuellement de 650 à 735 kilos d'or.

La « São Bento Gold States Limited », au capital de 250.000 livres, exploite à 6 kilomètres de la ville de Santa Barbara des gisements produisant 445 à 480 kilos, qui lui donnent un revenu total de 50.400 livres sterling.

« The Lathom Gold Mining C° », qui exploite, près de Caeté, les mines de Juca Viera, avec un capital de 50.000 livres; les ateliers disposent de 20 pilons californiens.

« The Rotulo C° Limited », au capital de 50.000 livres, exploite dans la fazenda de Rotulo, non loin de Sabará, les mines de Descoberto.

« The Anglo Brazilian Gold Syndicate Limited », compagnie aurifère des gisements de *Santa Quiterias* ou de *Barra*, dans le municipe de Santa Barbara.

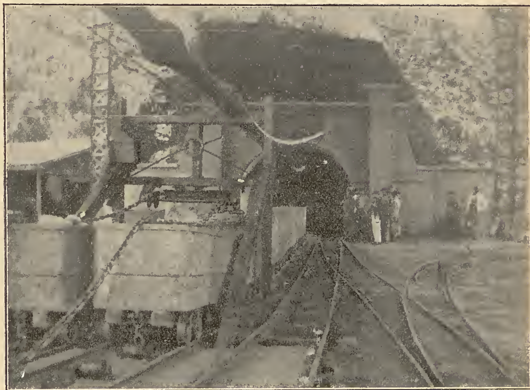
« The Faria Gold Mining C° Limited », qui exploite, à 5 kilomètres de Raposos, non loin de Mariana, d'importants gisements. Pour des causes diverses, cette société semble aujourd'hui en décadence.

La « Companhia Aurifera de Minas Geraes », société brésilienne fondée au capital de 1.000 contos pour exploiter les mines de *Dona Floribella*, près de *Honorio Bicalho*, gare du chemin de fer central.

D'après les statistiques officielles de l'État de Minas, celui-ci, qui produisait 2.030 kil. 142 grammes d'or en 1896, exporta les quantités suivantes : en 1900, 4.420 kil. 422 gr.; en 1901, 4.045 kil. 802 gr.; en 1902, 3.813 kil. 793 gr.; en 1903, 3.970 kil. 945 gr.; en 1904, 4.081 kil. 109 gr.; en 1905, 3.612 kil. 068 gr.; en 1906, 3.522 kil. 093 gr.; en 1907, époque où s'arrête cette statistique, 3.799 kil. 839 gr. d'or en barre. A ces chiffres échappent certaines quantités emportées en fraude par les orpailleurs qui, isolément ou en groupes, lavent les graviers des rivières.

X. — La plus importante mine d'or de l'État, pour sa production et ses installations, est la mine de Morro Velho, située à 18 ou 20 kilomètres de Bello Horizonte, par la montagne, et à

8 kilomètres de la station Honorio Bicalho, sur le chemin de fer central. La visite de cette merveilleuse exploitation est des plus instructives qui soient. C'est de Bello Horizonte que nous partons à cheval, pour visiter les fameuses mines, accompagné de M. Arthur Haas, consul de Russie, que M. Wenceslau Braz a prié de bien vouloir nous servir de guide pendant cette excursion. A peu de distance de la ville, il faut commencer à gravir la serra par des séries de monts escarpés, constitués de minerai de



Entrée des Mines de Morro Velho. — Wagonnets électriques chargés de minerai.

fer, d'une teneur de 60 à 70 p. 100, dont à chaque pas on rencontre des blocs presque purs, apparence de la région minière de Minas Geraes, qui justifie la phrase de notre collègue M. Gorceix : « Minas Geraes est un cœur d'or dans une poitrine de fer. » Les montées sont abruptes, nous chevauchons à travers de véritables sentiers de chèvre, parfois de vrais escaliers de fer (non forgé), sur lesquels les sabots des chevaux se fixent difficilement ; pour une semblable excursion, ces animaux ne valent pas les mules dont ils sont loin d'avoir le pied sûr et la prudence.

Les sommets une fois franchis, l'opération recommence en

sens inverse par des descentes et des montées alternatives. C'est un voyage un peu fatigant, mais on est vraiment récompensé des petites difficultés par une succession de vues admirables. A nos pieds se trouvent des vallées profondes de plusieurs centaines de mètres, aux descentes couvertes de forêts qui remontent jusqu'aux deux tiers les pentes opposées; puis, aussi loin que le regard peut porter, c'est une série de pics, sommets et vallées qui s'étagent indéfiniment jusqu'aux limites de l'horizon. Le spectacle est vraiment magnifique et d'une beauté moins âpre que celui qui se déroulait autrefois à nos yeux au passage de la Cordillère des Andes par le col d'Uspallata. Après trois heures de voyage, on aperçoit entre les sommets Villa Nova de Lima, ville de 10.000 habitants environ, qui s'étage sur les pentes de plusieurs mamelons et au pied du morro qui a donné son nom aux mines, les usines de broyage, d'amalgamation, de lavage, fonderie, ateliers de serrurerie, menuiserie, etc., de la São John del Rey Mining C°.

La mine de Morro Velho, découverte il y a plus d'un siècle et que Saint-Hilaire jugeait épuisée lors de son voyage, est formée par une veine d'une grande richesse. Elle fut acquise, en 1830, par la Compagnie qui l'exploite encore, mais elle eut à subir deux revers qui faillirent causer sa ruine. L'exploitation, commencée en 1837, se continua sans interruption jusqu'en 1863, époque à laquelle les galeries s'effondrèrent à la suite d'un incendie qui détruisit toutes les boiseries. Un nouvel apport de 250.000 livres ayant été fait par les actionnaires, de nouvelles galeries furent percées et les travaux continuèrent avec des bénéfices variables jusqu'en 1886 [1]. A cette époque, d'énormes blocs de pierre s'étant détachés d'un pilier de soutènement, les parois s'effondrèrent écrasant les boiseries des galeries qui furent comblées, ensevelissant un grand nombre d'ouvriers. La catastrophe parut si complète que la mine fut sur le point d'être abandonnée.

Cependant, on ne délaisse pas sans regret une mine qui a produit une telle quantité d'or; la ruine ne fut pas consommée, grâce à un jeune ingénieur, alors âgé de vingt-huit ans, M. G. Chalmers, lequel, après avoir étudié la mine détruite et la

(1) De 1837 à 1886, Moro Velho produisit 58.344 kilos d'or.

richesse du filon, apporta à la société un nouveau plan d'exploitation. Celui-ci était si bien conçu que la société passa encore une fois l'éponge; se reconstitua au capital de 250.000 livres sterling. M. Chalmers poursuivit le filon à l'aide de puits verticaux servant de décharge à des galeries horizontales établies à de certaines profondeurs, si bien qu'aujourd'hui Morro Velho a retrouvé sa prospérité de jadis, avec, en plus, un matériel moderne d'une grande valeur.

Les mines de « São John del Rey » sont les mines d'or les plus profondes qu'on connaisse, par cinq puits successifs on a atteint récemment une profondeur de 4.310 pieds. Le premier puits est percé dans une galerie qui s'ouvre au pied même de la montagne. Nous sommes conduit à travers les galeries supérieures par un petit wagonnet électrique très confortable, car tout dans cette mine, ascenseurs, perforateurs, machines à broyer, etc., est actionné par l'électricité ; celle-ci est produite par plusieurs chutes, l'eau nécessaire est captée dans tous les petits cours d'eau qu'on a canalisés à plusieurs kilomètres à la ronde. La descente du premier puits s'opère à l'aide d'une cage ordinaire pourvue de deux bancs pouvant contenir huit personnes. Cette descente se fait très rapidement, on ressent tout d'abord des bourdonnements d'oreille et une sorte d'oppression produite par la pression de l'atmosphère ; ce malaise disparaît ou s'atténue en aspirant l'air fortement. Ce premier puits donne accès dans plusieurs galeries auxquelles il sert de décharge; le minerai est amené aux ascenseurs par des wagonnets électriques contenant une tonne un quart, un petit moteur conduit plusieurs de ces wagonnets. Les galeries sont bien aérées à l'aide de machines puissantes, malgré cela la chaleur y est encore très forte.

Dans les deuxième et troisième puits, même descente vertigineuse, mêmes impressions. Pour le quatrième, le mode de descente change : c'est dans une sorte de seau en fer où nous tenons difficilement debout, cramponnés à la chaîne, deux de chaque côté de l'anse, que nous pénétrons plus avant dans les entrailles de la terre. En raison de l'obscurité au milieu de laquelle s'opère la descente, on n'éprouve pas de sensation de vertige. La température devient de plus en plus élevée, les galeries qui s'ouvrent sur le quatrième puits n'ayant pas encore un service d'aération parfait. Dans ces galeries inférieures, les

wagonnets sont tirés par des mules ; ces pauvres bêtes sont ramenées tous les huit jours à la surface, elles arrivent à apprécier exactement le temps de leur séjour et montrent une grande gaîté le jour où elles doivent être remontées.

Au moment de notre visite un cinquième puits récemment achevé venait de porter à 4.810 pieds, soit 1.422 mètres, la profondeur totale de la mine. Nous descendons dans le même seau au fond de ce puits où n'aboutissait encore aucune galerie; quelques ouvriers, des hommes de couleur à demi nus, dont le corps bronzé ruisselait de sueur, commençaient une percée au ciseau afin de pouvoir installer une perforeuse à air comprimé. Dans un coin nous voyons un poste téléphonique ; dans toutes les galeries il existe de ces postes de distance en distance. Nous remontons trois étages plus vite encore que nous ne sommes descendus à l'aide de notre banne primitive ; les deux derniers le sont avec la cage, et ce n'est pas sans une certaine satisfaction que nous reprenons pied à la surface, trempés comme au sortir d'un bain. Puis la visite continue par les officines de broyage où 120 pilons californiens écrasent le minerai, les ateliers de lavage, d'amalgamation, etc.

Les quartz de la mine de Morro Velho sont d'une couleur grise pailletés de nombreuses parcelles de mica, ils contiennent de 15 à 24 grammes à la tonne. Divers procédés sont employés pour l'extraction du précieux métal, lorsque les moyens mécaniques ne sont plus suffisants. La cyanuration et la chloruration ont été abandonnées comme trop lentes ou trop chères, les concentrations pyriteuses de faible rendement sont traitées d'après un procédé découvert par MM. Chalmers et Wilder, dit procédé O, qu'ils ont fait breveter. Celui-ci fonctionne depuis dix ans et traite 100 tonnes par jour. La production annuelle de cette mine varie entre 2.600 et 3.000 kilos (2.654 kil. 345 en 1903 et 2.902 kil. 821 en 1904), chiffres qui peuvent être considérés comme production moyenne. L'année dernière Morro Velho produisit 25.000 livres par mois, pendant que les frais s'élevaient à 11 ou 12.000 livres, ce qui laisse aux actionnaires un dividende fort raisonnable.

Si la « São John del Rey Mining C° » ne réussit pas à elle seule à faire vivre tout le pays d'alentour, elle contribue fortement à sa prospérité. Elle y a réalisé de nombreuses œuvres d'intérêt général, car M. Chalmers, contrairement à ce qui se passe

dans nos sociétés, a les pouvoirs les plus étendus. Sur le sommet d'une colline est édifié un petit hôpital, si joli et si bien aménagé qu'il donne envie de s'y faire soigner; aussi les habitants des environs en usent-ils largement. Cet hôpital est dirigé par deux médecins anglais dont l'un est chirurgien. Si un accident arrive au fond d'un puits, dix minutes après, grâce au téléphone, le blessé a auprès de lui un médecin, subit un pansement provisoire et un quart d'heure plus tard il se trouve installé dans un lit



MINES DE MORRO VELHO. — Porteuses de résidus aurifères.

de l'hôpital. Tout près de ce dernier les médecins disposent d'un pavillon où ils jouissent d'un confortable que, seuls, les Anglais semblent savoir se procurer partout où ils vont.

La mine de Passagem appartenant à la « Ouro Preto Gold Mining C° », située entre Ouro Preto et Mariana, vient aussitôt après Morro Velho dans l'ordre de la production; c'est une de celles dont l'exploitation est la plus régulière et le développement le plus notable.

XI. — On ne peut parler de Minas Geraes et de mines d'or sans que le nom de Ouro Preto ne soit prononcé à tout instant.

Ouro Preto « or noir », nom qui lui vient de la couleur foncée de l'or que l'on trouvait dans ses mines, fut, on le sait, la capitale de l'État jusqu'en 1897, époque où elle fut dépouillée de ce titre au profit de Bello Horizonte. On arrive à Ouro Preto en quittant à Miguel Burnier la grande ligne du chemin de fer Central, pour y prendre l'embranchement de 50 kilomètres environ qui porte son nom. La voie serpente à travers une succession de montagnes qui s'ouvrent sur des vallées profondes. La ville qui est la plus ancienne de l'État ne se montre que lorsqu'on se trouve à ses pieds, au sortir de la gare qui est située dans un petit vallon qu'elle occupe presque tout entier.

L'ancienne villa Rica de Ouro Preto est bâtie à 1.160 mètres d'altitude sur les pentes de plusieurs morros ou mornes d'aspect assez sombre ; les maisons s'accrochent d'une façon originale aux flancs des collines et forment une série de vues du plus curieux effet. Les rues pour la plupart assez bien pavées, étroites et tortueuses, escaladent en pentes plus ou moins raides les monts que domine l'Itacolomi. De chaque point culminant que domine le clocher d'une des dix-neuf églises de la ville on aperçoit un vieux quartier aux constructions antiques d'un cachet particulier. Ouro Preto est certainement la ville la plus intéressante et la plus pittoresque de la Confédération, à elle seule elle mériterait le voyage de Minas Geraes. Aucun véhicule ne sillonne jamais ses rues trop raides, mules et chevaux sont avec les jambes des piétons les seuls moyens de transport. Au temps où la ville était encore capitale de l'État, on trouvait, paraît-il, des sortes de chaises à porteurs pour vous transporter dans les rues et surtout de la gare à la cité.

XII. — Ouro Preto, déjà fort déchue comme capitale d'État, a encore vu cette décadence s'accentuer après le départ du Gouvernement. Sa population, qui était de plus de 60.000 âmes aux jours de sa splendeur, n'était plus que de 22.000 âmes en 1894, et depuis elle a encore baissé et ne possède guère plus de 12 à 14.000 habitants. Sauf la prison, le monument de Tiradentes, colonne sur laquelle se dresse la statue de ce martyr précurseur de l'indépendance du Brésil, érigée à l'endroit où sa tête, envoyée de Rio de Janeiro clouée sur une pique, fut exposée pendant quelques jours pour expier le crime d'avoir rêvé la liberté pour son pays ; l'École des Mines, une fontaine ancienne et la

vieille Trésorerie ou *Casa das Contas*, la ville ne possède aucun monument digne d'intérêt. Les églises au style lourd et massif, à part quelques détails intérieurs de deux ou trois d'entre elles, sont surtout intéressantes par leur situation sur les plateaux élevés de la ville; leurs formes pesantes se détachent en blanc sur le fond noirâtre des montagnes qui encerclent l'horizon.

Ouro Preto est une ville qui se meurt; il y a peu de mouvement dans ses rues que vient animer parfois la gaieté encore bien peu bruyante de quelques groupes d'étudiants de l'École de Pharmacie et de l'École des Mines. Cette dernière est un établissement de tout premier ordre, organisé en 1876 par un savant français, M. Gorceix, notre éminent collègue de la Société de Géographie Commerciale, agrégé de l'Université, qui le dirigea pendant plus de vingt ans, secondé par deux autres professeurs MM. Ferrand et Thiré, dont les noms ne sont pas oubliés à Minas.

XIII. — L'École des Mines, dirigée actuellement par un savant brésilien doublé d'un polyglotte remarquable, M. Costa Sena et par des professeurs nationaux anciens élèves de l'établissement, est installée dans l'ancien palais du gouvernement de Minas. C'est une construction massive à l'aspect de forteresse, mais vaste où des installations très importantes destinées à des expériences d'électro-métallurgie ont pu être faites. L'école, très bien outillée, possède un matériel de premier ordre et très complet, avec de splendides collections et une bonne bibliothèque.

Les inscriptions à cette école sont nombreuses, les cours très suivis; malheureusement peu d'élèves, 3 ou 4 p. 100, achèvent leurs cinq ou six années d'études pour acquérir leur brevet d'ingénieur de l'École des Mines, très prisé, mais trop difficile et trop long à obtenir. D'autre part les règlements, copiés sur ceux de notre École des Mines, exigent l'assiduité régulière aux cours, sous peine de perdre une année. Cette condition paraît incompatible avec le tempérament du plus grand nombre, qui abandonne l'école au bout de deux ans pour travailler le droit dont le diplôme de docteur est plus facile à obtenir. Peut-être serait-il nécessaire d'opérer certaines modifications aux règlements un peu sévères, et de raccourcir d'une année la durée des études; cela pourrait d'opérer sans inconvénient si on exige toujours l'assiduité à laquelle les studieux s'habituent fort bien. On obtiendrait ainsi une plus grande proportion de sortants, ce qui compenserait

les grands sacrifices que le Gouvernement Fédéral consent à cette école.

Malgré ses rues mornes et silencieuses desquelles se dégage la nuit surtout un grand air de mélancolie, il n'est pas trop désagréable de vivre à Ouro Preto. La ville est éclairée à l'électricité, elle possède une bonne canalisation d'eau potable et la vie n'y est guère plus chère que dans les autres villes de l'État. Quoique étranger, nous avons ressenti une impression pénible à la vue de la décadence de cette cité qui a joué un si grand rôle et à qui pourrait être encore réservée une grande page dans l'histoire du Brésil.

XIV. — Ouro Preto ne peut mourir, elle possède trop de souvenirs; trop de richesses se trouvent encore renfermées dans le sol des monts qui l'entourent; elle deviendra un centre minier prospère, car si elle n'est plus la capitale de l'État, elle est toujours la capitale de l'or dont la région est saturée presque autant que de fer.

Nous avons lu dans quelque vieil ouvrage que les mines d'Ouro Preto étaient épuisées; il suffit d'une simple excursion à quelques centaines de mètres en dehors de la ville pour faire justice de cette erreur. Partout, il est vrai, s'ouvrent dans les flancs des monts, des galeries de mines abandonnées, celles-ci donnèrent aux temps coloniaux des milliers de kilos d'or, mais elles ne furent que grattées superficiellement, l'exploitation toute rudimentaire cessait aussitôt qu'une difficulté venait à surgir. Les mineurs ne disposaient pas du matériel perfectionné et puissant qu'on possède aujourd'hui, surtout pour l'épuisement des galeries envahies par les eaux, ce qui était et est encore l'accident le plus fréquent. L'exploitation avait lieu sans ordre, sans méthode, exécutée seulement sur des dépôts superficiels, résultant des affleurements de nombreux filons, les ruines de nombreuses maisons solidement construites démontrent le fait aux yeux des plus profanes.

De temps à autre, un événement vient affirmer la richesse des mines abandonnées. Aux Lages, mont situé à quelques centaines de mètres de la ville, où la roche dominante est le quartz qu'on emploie comme matériaux de construction, l'explosion d'un coup de mine met de temps à autre à découvert une poche d'or presque pur, qui fait la fortune de quelques pauvres travailleurs. A cha-

que découverte d'un *bucho* (c'est ainsi qu'on nomme ces poches), il se produit une grande effervescence, la population entière se précipite vers les Lages, puis peu à peu tout retombe dans l'apathie. Quelques pauvres diables viennent remplir des sacs de cailloux et de graviers dans les affleurements où les pyrites arsenicales altérées peu à peu au contact de l'air permettent une extraction facile. Cette récolte est broyée et lavée d'une façon rudimentaire, les quelques grammes d'or que recueille l'orpailleur lui permet-



MINAS GERAES. — Vue partielle de Ouro Preto.

tent de vivre oisif pendant quelques jours, après quoi, il recommencera son petit manège.

Les mines de Lages ont été concédées, en 1897, à M. Alcide Medrado, un ingénieur de grand mérite, directeur de la « Brazilian Mining Review » et de la « Revista Industrial de Minas Geraes », par la municipalité, propriétaire du terrain, tout au moins sur une assez grande surface. Malgré les études faites de ces mines par des professionnels compétents, malgré la valeur des échantillons extraits qui prouve que la richesse des filons n'a pas diminué depuis les premières extractions, ces gisements ne sont pas encore exploités. Il y aurait à cela divers motifs plus ou moins valables, mais surtout les exigences trop grandes de co-propriétaires qui empêchent des compagnies de se constituer dans la

crainte de contestations et de procès interminables que permet l'imparfaite législation actuelle des mines.

Les gisements des Lages ne sont que la continuation de ceux des mines de Tassaras qui apparaissent beaucoup plus régulières et plus riches. Ces dernières ont fait l'objet d'études intéressantes, la teneur des minerais est de 38 grammes à la tonne en moyenne; la richesse de ces gisements ne fait aucun doute pour personne et si aucune compagnie ne s'est encore constituée pour les exploiter, c'est en raison des difficultés relatives aux exigences des propriétaires. Toutefois, pendant notre séjour, nous avons rencontré, là-bas, des ingénieurs français et anglais, délégués d'une société en formation, qui étaient sur le point de réaliser l'achat d'une partie de ces gisements. Ceux-là, d'ailleurs, ne sont pas les seuls, car la Serra de Ouro Preto, qui se prolonge pendant de nombreuses lieues, n'est exploitée, sur un espace limité, que par la compagnie de Passagem et du Morro de Santa Anna. Les gisements sont, en général, composés de filons de quartzite et pyrites aurifères; ces dernières sont arsenicales, ordinaires ou magnétiques (1).

Aux environs d'Ouro Preto encore, on voit la mine dite du Velloso, où l'or se trouve dans les flancs de la serra qui a donné son nom à la ville, dans le quartzite mêlé à des schistes argileux d'itabirite. Les anciens mineurs exploitaient ces gisements à l'aide de réservoirs ou tanks de maçonnerie nommés *mundéas*, construits à la base de la montagne. Un canal supérieur amenait l'eau en haut de la surface exploitable, cette eau s'écoulait sur les pentes et les matériaux entraînés allaient se réunir dans les réservoirs inférieurs; on laissait l'eau s'échapper et on procédait au traitement des terres où l'or se trouvait concentré dans de fortes proportions. Cette mine tout à fait inexploitée se trouve à l'est de la ville, à quelque distance et à gauche d'un pont curieux réunissant deux mornes. Il ne fait aucun doute que cette mine puisse être, à nouveau, fructueusement exploitée.

(1) Les filons de Passagem et de Santa Anna ont donné une teneur de 150 et 200 grammes à la tonne, mais celle-ci tombe à 2 et 4 grammes dans les parties pauvres. L'exploitation atteint actuellement 6.000 tonnes par mois produisant 55.000 livres de bénéfice total, chiffres de ces quatre dernières années.

CHAPITRE XIX

ÉTAT DE MINAS GERAES (*suite*).

I. Gisements alluvionnaires de Montes Claros. — II. Obstacles à l'industrie minière, défaut d'une législation minière. — III. Le diamant à Minas. — IV. Gisements diamantifères, le Douradinho. — V. Exploitation de diamants par des sociétés minières. — VI. Les pierres fines, topazes, tourmalines, aigues-marines, etc. — VII. Diamantina. — VIII. Le fer à Minas, gisements inépuisables. — IX. L'industrie du fer, l'usine Esperanza. — X. Exploitation du manganèse, Usina Wigg. — XI. La « Victoria Minas » et l'électro-métallurgie. — XII. Minéraux divers. — XIII. L'industrie agricole et pastorale à Minas, production du beurre, du fromage et du lait. — XIV. Elevage et exportation du bétail. — XV. Colonies, prix du terrain dans l'Etat. — XVI. Juiz de Fora, Uberaba, etc. — XVII. Les habitants de Minas, sertanejos et vaqueiros. — XVIII. Les voies ferrées, la « Victoria Diamantina ». — XIX. Le chemin de fer Central de Rio de Janeiro au São Francisco. — XX. Pirapora, une région en transformation. — XXI. Situation financière de Minas Geraes.

I. — La majeure partie des gisements aurifères de Minas paraissent dériver des pentes de la Serra de Espinhaço qui, dans une direction à peu près sud à nord, traverse tout l'Etat en passant par Diamantina. Ces gisements se présentent : 1° sous forme de filons ou de filons-couches réguliers ; 2° sous forme de gisements alluvionnaires, en couches non stratifiées ou en taches, dits irréguliers. Ces derniers sont les plus rapidement épuisés, mais on en rencontre un peu partout, dans l'Etat même, dans les régions qui ne font l'objet d'aucune exploitation minière.

Tout dernièrement des gisements d'or d'une grande richesse, appartenant à la deuxième division, ont été découverts à 8 kilomètres de *Montes Claros*, dans le nord de l'Etat, au lieu dit « Olho d'Agua ». Une grande partie de la population de la petite ville et les habitants de la région accoururent en foule sur les lieux et bientôt plus de 3.000 personnes se mettaient à la recherche du précieux métal. L'or serait rencontré à fleur de terre

dans toute l'étendue d'une longue crête de montagnes. On évalue à 300 contos de reis la valeur de l'or trouvé en quelques semaines ; celui-ci est vendu à des négociants de Montes Claros ou expédié à Diamantina. Pendant la saison des pluies, l'extraction, favorisée par des lavages auxquels sont naturellement sujets ces terrains à cette époque, augmente sans doute énormément. Dans ce gisement on a fréquemment trouvé des pépites de 100, 200 et 300 grammes ; l'une d'elles, qui atteignait 750 grammes, a été acquise par le gouvernement de Minas pour la faire figurer dans une exposition. A Curralinho, nous avons vu entre les mains d'un propriétaire deux pépites, une de 194 grammes et une autre de 317 grammes, achetées à un mineur de Montes Claros.

Le lavage des gisements alluvionnaires n'est, en général, pratiqué que par des orpailleurs ou *faiscadores*, groupés ou isolés, avec des moyens tout à fait primitifs. L'exploitation rationnelle de l'or ne se fait encore que dans les filons. Toutefois l'exploitation des dépôts des rivières au moyen de dragues est l'objet d'études sérieuses et quelques essais ont été tentés. Des concessions à cet effet ont déjà été accordées par le gouvernement sur différentes parties des cours d'eau suivants : Ribeirão do Carmo, affluent du rio Doce ; rio das Mortes, affluent du rio Grande; sur le rio das Velhas et sur le Jequitinhonha.

II. — L'industrie minière de Minas Geraes, et dans le Brésil tout entier, est entravée par plusieurs difficultés d'ordre général et par certaines raisons qui empêchent les capitaux étrangers d'aider à son développement. Parmi les difficultés, il faut compter les communications défectueuses dont sont dotées certaines régions minières de l'intérieur, le transport d'un matériel compliqué y est trop onéreux. Cette difficulté commence à être aplanie dans quelques parties du territoire où on construit actuellement des lignes ferrées, mais de ce côté il y aura encore des améliorations à apporter. Les transports par chemins de fer ne sont pas toujours facilités comme ils le devraient, car il manque parfois de matériel roulant, en raison de la nécessité de changer de convoi pour passer d'une largeur de voie dans une autre. Mais le principal obstacle réside dans la légitimation des titres de propriété, car un article de la constitution brésilienne semble reconnaître, aux propriétaires fonciers, la propriété du sous-sol en même temps que celle du sol.

Dans l'état actuel par exemple, si quelqu'un découvre dans le sertao intérieur, des indices ou des certitudes de richesses minières, il ne poussera pas plus loin ses recherches et tiendra cachée sa découverte, car à part la chance de tomber sur des terres *devolutas*, c'est-à-dire appartenant à l'Etat, le gisement découvert fera presque sûrement partie de quelques grands latifundios qui sont la plaie du pays. Le découvreur n'ayant aucune garantie dans ce cas, cherche à s'entendre avec le propriétaire. Celui-ci sans aucune hésitation exige des choses impossibles, ou



Ouro Preto. — Monument Tiradentes et prison.

bien il veut vendre à un prix déraisonnable des espaces plus vastes qu'en désire l'explorateur qui ne demande qu'à compléter ses recherches et ne pas acheter chat en poche. Aucun capitaliste, aucune Société ne seront assez fous pour faire des transactions semblables. D'autant plus que les propriétaires ne peuvent garantir l'acquéreur contre des contestations de la part de leurs voisins, souvent même de la part de simples spéculateurs qui portent plainte et créent des ennuis. Un propriétaire qui vit misérablement sur une parcelle de son terrain, ignorant ou non qu'il y existe des mines, reçoit-il des propositions d'achat de la part d'ingénieurs ou d'un groupe industriel, qu'il émet aussitôt des prétentions exorbitantes. Sa mine prend à ses yeux une valeur

immense et il décourage trop souvent les acheteurs par des exigences inacceptables. Les titres de propriété sont même si peu probants, qu'il existe parfois plusieurs personnes faisant valoir les mêmes droits et l'on n'est jamais à l'abri de contestations futures, sauf exception naturellement.

Ce sont ces obstacles que le Gouvernement Fédéral s'attache à faire disparaître en modifiant sa législation minière. En effet, un projet de loi depuis longtemps en préparation et élaboré par les ingénieurs et les personnalités les plus compétentes de Minas Geraes et de tout le Brésil, tels que le professeur Orville A. Derby, Gonzaga de Campo, géologue aussi savant que modeste; Calogeras, ingénieur et député, auquel on doit déjà un traité de législation minière; Costa Sena, directeur de l'Ecole des Mines, Alcides Medrado, ingénieur, actif directeur de la *Brazilian Mining Review,* un de ceux qui connaissent le mieux les mines de son pays et la question minière, etc., etc., vient d'être soumis à l'approbation du Congrès qui le résoudra sans doute pendant la session actuelle de 1910.

Ce projet, divisé en cinq chapitres et trente-quatre articles, réglemente la propriété minière, la recherche, l'exploitation et la police des mines. Son adoption sera la fin des obstacles qui jusqu'ici ont empêché la reconnaissance pratique des gisements et l'acquisition, par des Sociétés sérieuses, de ceux dont la valeur aura été reconnue digne d'exploitation. Déjà, des Sociétés sont constituées avec leurs études toutes prêtes, d'autres n'ont qu'à les compléter, elles n'attendent que la promulgation du nouveau règlement pour commencer leurs opérations. Dès cet instant, les capitaux n'hésiteront plus à venir se placer dans les mines du pays où, à l'aide d'un travail par des procédés économiques et perfectionnés, ils trouveront une large rémunération. Dés maintenant, le gouvernement, afin de faciliter le développement de l'industrie minière, autorise l'entrée en franchise de tout le matériel destiné aux mines ; les pouvoirs publics ont également diminué les droits sur l'exportation. Il semble que le régime adopté pour le projet de réglementation minière soumis aux Chambres soit, à peu de chose près, celui qui est en vigueur au Mexique où il a donné les meilleurs résultats. Il comprend la désappropriation des mines pour cause d'utilité publique et mettra fin aux contestations et aux prétentions absurdes de

la majorité des propriétaires pour la cession de leurs terres.

La promulgation du nouveau règlement marquera une ère nouvelle pour l'industrie minière dans l'Etat de Minas Geraes. En cette prévision, des lignes ferrées sont activement poussées vers les centres miniers et même certaines compagnies, comme la « Victoria Minas » dont nous aurons à parler plus loin, pensent à construire de grandes usines centrales pour le traitement des minerais, principalement ceux de fer.

III. — Le diamant découvert après l'or (en 1721) a contribué au peuplement du Nord de l'Etat et a constitué pendant longtemps la principale source de richesse du pays. Cette pierre précieuse se rencontre principalement dans la région de Diamantina, dans les alluvions du Jequitinhonha et de quelques-uns de ses affluents, dans la région du Grão Mogol, de l'Abaété, et dans le rio Bagagem, du triangle minier. Ce sont là les principaux districts diamantifères, mais on trouve encore des diamants et des cailloux plus ou moins précieux, dans d'autres endroits. En 1730, lé diamant fut déclaré propriété de la couronne et exploité librement sous le régime de la capitation.

En raison de la surproduction, les prix ayant diminué de plus de moitié, on mit des bornes à l'extraction en 1739, en affermant le droit d'exploitation à des concessionnaires, qui n'avaient pas l'autorisation d'employer plus de 600 nègres dans les mines. Ces concessions furent renouvelées six fois, mais ce régime prit fin en 1772, époque à laquelle le gouvernement portugais décida d'exploiter au compte de la couronne les terres diamantifères. Ce fut le régime le plus néfaste pour Minas ; on ne compte plus les vexations, les cruautés, les extorsions qui furent commises au détriment des populations minières, pendant toute la durée de la « Real Extracção » qui ne prit fin qu'en 1832, quelques années après l'Indépendance.

On ne connaît pas la production du diamant pendant les premières années d'exploitation sous le régime de la capitation ; sous celui de l'affermage la production est évaluée à 1.666.569 carats.

Cette évaluation est certainement inférieure au chiffre réel, car, malgré la surveillance, les nègres étaient passés maîtres dans l'art de détourner les pierres qu'ils revendaient à des contrebandiers non moins habiles. En ce qui concerne la production,

pendant la période d'exploitation royale, M. Santos Pires, ingénieur distingué et directeur de mines, l'a évaluée il y a quelques années à 1.319.192 carats (de 1772 à 1828). A partir de cette époque, les évaluations ne purent être opérées qu'imparfaitement.

IV. — A Minas, comme dans les autres régions diamantifères du Brésil, l'exploitation n'est faite que dans les dépôts alluvionnaires du lit de certaines rivières, et il est permis de supposer que ces dépôts sont loin d'être épuisés. D'autre part, il est une certaine quantité de gisements divers qui n'ont encore été l'objet d'aucune exploitation, faute de matériel et des capitaux nécessaires. En raison des moyens de communication qui se développent, et qui permettront le transport d'un matériel perfectionné, ces gisements ne tarderont pas à faire l'objet d'une exploitation fructueuse. Pour le moment, ce sont les dépôts alluvionnaires du Jequitinhonha et de ses affluents qui ont une réputation justifiée de grande richesse; ceux du rio Abaété, Douradinho, Indaya, Santo Antonio, Borrachudo, Bambuhy, Agua Suja, Cocaes, Bora, Fanado, Cipo, Arassuahy, Doce, Itacambirussu, Jequitahy, Cuiethé, Rio do Somno, Macahubas, Urucuia, Ribeirão das Almas, Riacho da Onça, sous-affluents du Jequitinhonha, Caethé-Mirim, Pururuca, Curralinho, Corrego do Mel, Palha, Ribeirão do Inferno, Palmital, Rio Grande, Tejuco, etc. Des concessions pour le dragage d'une partie du cours de ces rivières ont déjà été accordées; l'exploitation du diamant semble être entrée, ces dernières années, dans une phase de développement. C'est, en effet, à partir de 1896-1897 que plusieurs sociétés se fondèrent pour exploiter les dépôts par des procédés modernes.

Voici les chiffres de l'exportation du diamant, depuis cette époque jusqu'en 1904 (nous n'avons pu trouver de statistiques exactes plus récentes). En 1897, 809 grammes; 1898, 1.258 gr. 5/10; en 1899, 1.511 grammes; en 1900, 2.441 grammes; en 1901, 2.166 gr. 5/10; en 1902, 3.332 grammes; en 1903, 5.507 grammes; en 1904, la production descendit à 1.823 grammes. Les diamants du Brésil sont supérieurs en pureté, en éclat et en couleur aux diamants de l'Afrique du Sud, qui concurrencent les premiers depuis 1860 environ. A poids égal, les diamants du Brésil obtiennent sur les marchés européens un prix de 20 à 25 p. 100 supérieur à ceux du Cap qui sont généralement plus gros.

En 1906, on a découvert, dans un petit affluent du rio Douradingo, situé dans le district de Coromandel, municipe de Estrella do Sul (Triangle minier), une minéralisation diamantifère d'une grande richesse, à en juger par les splendides échantillons qui ont été recueillis; ceux-ci sont d'une eau limpide et d'une forme régulière. Comme toujours en pareil cas, une affluence considérable accourut sur les lieux pour rechercher les précieux cailloux, et l'extraction se continue depuis d'une façon plus ou moins régulière. Des diamants furent vendus depuis 100 milreis jusqu'à 18 contos ; nous avons pris les noms des vendeurs des plus belles pierres à notre passage à Uberaba.

Ces gisements de Douradinho paraissent entièrement vierges, car on ne trouve pas trace de travaux ou de déblaiements anciens. Cependant c'est dans les alluvions du fleuve Bagagem dont le Douradinho est un affluent que fut trouvé, en 1853, le plus gros diamant du Brésil, la « Estrella do Sul » (l'Etoile du Sud), pesant brut 254 carats 5, et taillé, 125 carats 5 ; puis en 1857, un autre gros diamant qu'on nomma « Diamant de Dresde », qui pesait à l'état brut 117 carats 5, et taillé, 63 carats 5. En souvenir de l'Etoile du Sud, on baptisa *Estrella do Sul* l'ancien municipe de Bagagem où fut trouvé ce diamant. Les deux pierres sont aujourd'hui la propriété d'un prince indien. En 1800, on avait trouvé dans l'Abaeté un diamant nommé « Couronne de Portugal » pesant 120 carats. Des nouvelles récentes du Douradinho nous signalent que l'extraction continue à être aussi fructueuse. Dans une seule journée, un seul homme, nommé Galvão, faisant partie d'une équipe de 40 hommes, découvrit plusieurs pierres d'une très belle eau. Des négociants achètent aux mineurs les diamants qu'ils découvrent. Un flibustier nommé Lévindo Mana acheta là plusieurs diamants dont un couleur d'argent de 5 carats, et un autre rose de 2 carats ; ces mercantis font d'excellentes affaires avec les *garimpeiros* (c'est le nom des mineurs errants).

V. — Les Sociétés suivantes, constituées depuis 1897 pour la plupart, exploitent actuellement les gisements du municipe de Diamantina :

1° *Companhia de Boa Vista*, constituée avec des capitaux français, belges et brésiliens ; elle exploite les gisements de la vallée du Jequitinhonha à 15 kilomètres de Diamantina. Cette

Société dispose d'importantes ressources et de bonnes installations hydrauliques, électriques, de plans inclinés et de dragues. Nous ne connaissons pas les résultats obtenus par cette Compagnie;

2° La concession « Victor Nothman et C° », qui exploite les diamants et autres pierres et minéraux dans le lit de l'Abaeté;

3° « The Agua suja Mining C° Ld », Société fondée par des capitalistes allemands et anglais, au capital de 210.000 livres, pour exploiter la zone de Estrella do Sul (ancien Bagagem) dans le Triangle Minier;

4° « The Brazilian Diamond and Exploration C° Ld », organisée à Londres en 1902, au capital de 225.000 livres, pour exploiter tous gisements de diamants dans Minas Geraes;

5° « The Brazilian Diamond, Gold and Developing C° », Société constituée avec des capitaux américains, pour exploiter les gîtes diamantifères du nord de Minas;

6° La « King Diamond », fondée aux Etats-Unis au capital de 300.000 dollars en 1905 pour exploiter le lit du Jequitinhonha sur une extension de 5 kilomètres entre Garrapato et Mandanha.

D'autres Sociétés sont en voie de constitution, mais l'extraction actuelle du diamant avec des méthodes nouvelles constitue pour quelques-unes un essai industriel qui fera l'objet d'une entreprise définitive en cas de succès.

Outre ces Sociétés, il existe un certain nombre de particuliers possédant de petites exploitations qu'ils travaillent à leur manière avec de petites équipes, puis aussi les *garimpeiros* sans gîtes stables. Ces deux dernières catégories de mineurs font actuellement la fortune d'une douzaine d'Allemands qui sillonnent la région depuis Curralinho à Serro, et de Diamantina à la frontière de Bahia, achetant à des prix avantageux... pour eux les diamants, tourmalines et autres pierres plus ou moins précieuses récoltées par ces mineurs. Il semble que ces courtiers aient formé un trust, car lorsque l'un d'entre eux reprend le chemin de l'Europe, il est remplacé par un autre, mais pas davantage. On peut trouver à Diamantina des diamants assez beaux à raison de 30 à 40 milreis le carat.

VI. — La région dite « diamantine », outre le diamant, recèle des gisements importants de pierres fines de couleurs,

pierres plus ou moins précieuses dont le commerce se développe progressivement. L'exploitation en a toujours été faite, mais c'est seulement depuis quelques années que les diverses variétés de pierres trouvent un placement avantageux en Allemagne et en Amérique. Des topazes en abondance sont découvertes autour de Ouro Preto. Les tourmalines de couleurs variées, vertes, rouges et bleues, les triphanes, les cymophanes, andalousites, dichroïques, topazes blanches, béryls, les hyacinthes, améthystes et grenats, et particulièrement des aigues-marines, dont la couleur verte intense (dans les gros exemplaires) a longtemps fait



MINAS GERAES. — Vue générale de Diamantina.

croire à l'existence de mines d'émeraude. On a vendu des aigues-marines d'un vert bleuâtre de 6 et 7 kilos; nous en avons vu une de 12 kilos. On a trouvé également un béryl bleu de 908 gr. Toutes ces variétés de pierres sont recueillies dans le nord et le nord-est de Minas, principalement dans le bassin inférieur du Jequitinhonha, dans celui de l'Arassuahy et également, mais en gisements moins importants, dans les vallées des rios Doce et Mucury. C'est dans le district de São Miguel, aux lieux dits Farrancho, Fortaleza, Boqueirão, Brejo et entre São Pedro et Santa Rita de Jequitinhonha dans la Ilha Alegre et à Lufa, que se trouvent les gîtes les plus connus de béryls, crysobéryls et aigues-marines.

Les principaux gisements de tourmalines sont ceux de Porteiras, Larengeiras et Salinas, lesquels s'étendent sans solution de continuité sur une grande superficie.

Jusqu'à ces dernières années, toutes ces pierres n'avaient pour la population de ces régions aucune valeur commerciale. A Arassuaby, Minas Novas, Solimas Peçanha, Grão Mogol, Tremedal, enfin dans toute la vaste zone du nord-est, on donnait une tourmaline, une topaze, un bloc d'améthyste comme on fait présent d'un objet simplement curieux. Il n'en est plus de même aujourd'hui. Vers 1902, quelques Allemands apparurent dans la région d'Arassuaby et achetèrent, à raison de deux contos de reis le kilo, des tourmalines d'une certaine couleur et dimension. Les tubes fins et d'une couleur imprécise ne dépassaient pas 300 à 700 milreis le kilo.

La population trouva ce négoce avantageux et l'on se mit avec ardeur à creuser la terre pour mettre à jour les *manchas* ou taches de pierres fines. Peu à peu, il s'établit une exportation régulière de pierres de couleur pour les fabriques européennes, particulièrement pour l'Allemagne.

L'extraction se faisait sans autorisation d'aucune sorte sur les terres de l'État, lequel ne tirait de cette industrie aucun profit; en 1906, il fut résolu qu'une permission d'exploitation devrait être demandée régulièrement, et un impôt de sortie fut également établi. Toutefois, quoique la production de ces pierres soit assez grande, elle ne figure guère dans les tableaux d'exportation que pour quelques milliers de kilos, par suite de la grande contrebande qui en est faite. Les prix sont aujourd'hui un peu plus élevés que dans les premières années de commerce, et ils varient beaucoup suivant les lieux et la plus ou moins grande quantité qui apparaît sur le marché. Un gramme de tourmaline rose, couleur de rubis, se vend jusqu'à 12 francs; un gramme de béryl atteint le même prix. Les tourmalines vertes sont cotées un prix inférieur, environ 1.000 à 1.200 francs le kilo. Cette dépréciation est due à la découverte faite en Bohême d'une grande quantité de moldavite qui imite parfaitement la tourmaline. La moldavite lapidée se vend à raison de 2 fr. 25 c. à 3 francs le carat.

VII. — Diamantina, l'ancienne Tijuco des premiers chercheurs d'or paulistes, est la capitale de toute la vaste zone diamantifère

et minière du nord-est de Minas Geraes, c'est également la ville la plus importante de toute la région nord. Quoique fort éloignée des grands centres de l'État, et manquant de voies de communication faciles, Diamantina est un centre commercial et intellectuel important, c'est le siège d'un évêché et les habitants, qui sont au nombre de 15.000, ont pour la littérature un goût très prononcé et le plus vif désir de s'instruire. Il y existe plusieurs établissements d'instruction primaire et secondaire, publics et privés très fréquentés. Cette ville, dont le développement a été retardé par le manque de moyens de transport, va prendre un essor difficile à calculer lorsque le chemin de fer en construction qui s'y dirige sera achevé; c'est l'affaire de quelques mois encore. Ce sera pour Diamantina l'ouverture d'une ère de prospérité industrielle considérable; déjà plusieurs fabriques de tissus s'y sont installées, certaines exploitations diamantifères fonctionnent avec un matériel moderne perfectionné, outre celle de Boa Vista, non loin de la ville même, appartenant à une Compagnie française. D'autres attendent le matériel nécessaire, et la région est sillonnée par nombre d'ingénieurs et naturalistes, émissaires de syndicats et sociétés allemandes, françaises, anglaises et américaines qui font des études sur différents points de cette partie de l'État. Pour l'instant, le trafic de Diamantina doit se faire par Curralinho, station du chemin de fer Central la plus rapprochée.

VIII. — Nous avons vu, par ce qui précède, que Minas Geraes est particulièrement favorisé par l'importance et le nombre de ses gisements aurifères et diamantifères, mais ces derniers ne constituent pas sa principale richesse; celle-ci, ainsi que l'avenir industriel du pays, réside surtout dans ses puissants gisements de fer et de manganèse. On note, en effet, dans l'État, outre des couches plus ou moins vastes, une chaîne de minerai de fer d'une puissance et d'une étendue si considérables, que l'ingénieur français Monlevade, qui étudia longtemps la région, affirmait qu'une seule de ces chaînes contenait plus de fer que toutes les montagnes de l'Europe réunies. Tous ces gisements d'une puissance incalculable se trouvent dans la partie orientale et centrale de l'État et principalement dans la section de la « Serra de Espinhaço » qui forme la ligne de partage entre le bassin du rio Doce et celui du São Francisco; leur étendue est de plus de deux degrés

en latitude, sur une largeur de plus d'un degré en longitude. Depuis Barbacena jusqu'à Grão Mogol, l'œil le plus inexpérimenté note partout des affleurements continus de métal d'une grande teneur. Le voyageur qui parcourt la région qui avoisine Bello Horizonte est frappé, à première vue, par la quantité de minerai fournie par la « Serra do Curral » et par la « Serra de Itabira »; plus à l'est, par la Serra de Caraça, par les monts du Pilar ou de Gaspar Soares, et quantités d'autres montagnes révélant des gisements s'étendant à perte de vue et formés d'un minerai de fer presque pur.

Le lit du rio Piracicaba, affluent du rio Doce, est formé de blocs de minerai de fer d'une teneur de 70 p. 100. L'ingénieur Henri Gorceix, fondateur et ex-directeur de l'Ecole des Mines de Ouro Preto, a évalué à 8 milliards de tonnes les seuls gisements qui entourent la Serra de Caraça, et cette évaluation serait inférieure à la réalité.

On ne peut toutefois donner des appréciations certaines sur l'ensemble des mines, car quoique la région centrale de Minas ait été souvent étudiée par les savants qui y ont fait de nombreuses explorations, les cartes géographiques sont encore incomplètes. Un géologue éminent, M. Gonzaga de Campos qui, depuis trois ans, est chargé de faire le relèvement topographique et géologique de la région, travaille actuellement à en donner la description exacte. Les minerais de ces gisements sont en général très purs. Le mont Itabira, notamment, est fait d'un minerai spécial classé sous son propre nom « fer itabirite »; dans le voisinage se trouvent également de puissants gisements d'hématite d'un rendement de 66 p. 100. Cette hématite présente cette condition intéressante d'être analogue aux minerais qui ont obtenu les meilleurs rendements par le procédé électro-métallurgique, lequel est sur le point de produire une révolution incalculable dans l'industrie du fer.

Malgré l'importance et la richesse de tous ces gisements, cette industrie n'a pas jusqu'ici pris un grand développement à Minas Geraes. Cet État, si bien partagé en mines de toutes sortes, ne l'est pas du tout en combustible et la fonte doit se faire au charbon de bois. La difficulté du transport a contribué pour une part égale à l'inutilisation de semblables richesses.

IX. — Pour le moment, on ne trouve à Minas Geraes que deux

usines importantes, celle d'*itabira do Campo*, fondée en 1888 et celle de *Miguel Burnier*, fondée en 1893. A part ces deux hauts fourneaux qui produisent environ 3.000 tonnes de fer par an, il existe encore une centaine de petites forges exploitant le minerai par la méthode catalane; leur production globale est de 1.500 à 2.000 tonnes par an. Nous avons visité les hauts fourneaux de l'usine Esperança, qui est, sur le Chemin de fer Central du Brésil, comme la capitale de l'industrie du fer. Cette usine se trouve à 800 mètres de la gare, non loin des bords de la rivière Itabira do



Minas Geraes. — Lavage de graviers diamantifères.

Campo, au fond d'un joli vallon où on aperçoit quelques villages épars. On ne peut rêver une meilleure situation pour une usine de fonderie : les environs ne sont, en effet, qu'une succession de monts composés de minerai de fer presque pur, dans des formations différentes caractéristiques, hématite, oligiste, itabirite, magnétique, litané, etc., etc. L'usine s'élève au centre même de gisements compacts d'hématite rendant 66 p. 100 de fer pur.

En face, le mont Itabira offre son minerai spécial rendant 75 p. 100 de fer, mais l'usine Esperança travaille surtout les sesquioxides et les oligistes à 68 p. 100, lesquels offrent une plus grande facilité de fonte.

Cette usine produit de 5 à 6 tonnes de fer de bonne qualité

par jour; le chauffage de chacun des fourneaux exige environ 500 kilos de charbon de bois, lequel est amené des forêts voisines, à dos d'âne ou de mulet. Le manque de charbon de terre oblige le propriétaire de l'usine, M. Queiroz, à prendre des mesures pour s'assurer une quantité suffisante de charbon de bois; des coupes alternatives sont faites dans ses forêts, car celles-ci ne peuvent être exploitées que chaque dix ans. L'usine Esperança a passé par diverses vicissitudes; fondée en 1888 par un Suisse, ingénieur capable dans l'industrie du fer, elle prit aussitôt un certain développement. En 1893, elle fut rachetée, en même temps que plusieurs forges, par une société qui voulut faire trop grand et tomba en peu de temps dans une situation désespérée. C'est alors qu'un jeune ingénieur, M. Queiroz, racheta l'établissement délabré, répara les hauts fourneaux et fit si bien qu'après des débuts difficiles, il parvint, au bout de quelques années d'un travail opiniâtre, à en faire le centre industriel florissant d'aujourd'hui. Le fer est vendu à raison de 143 à 150 francs la tonne, laissant 40 à 45 francs de bénéfice. Les usines existantes, qui ont envoyé jusqu'à 4.000 tonnes de rails à São Paulo et à Rio en 1909, ne peuvent suffire aux demandes.

X. — Dans la même région, nous avons aussi visité l'usine Wigg, ou simplement Usina, qui se trouve être la première station de l'embranchement de Ouro Preto, après Miguel Burnier. C'est un important établissement qui exploite de riches gisements de manganèse à proximité de la voie, il renferme un petit monde de travailleurs logés dans de petites maisons confortables, avec école et chapelle entretenues aux frais des propriétaires.

Dans les environs de la gare, on peut voir d'énormes amoncellements de minerai, car la Compagnie a une surproduction en relation avec ce que peut transporter la voie ferrée, le matériel des compagnies de chemins de fer étant pour l'instant insuffisant. A « Morro da Mina », la Compagnie de ce nom exploite encore de très riches gisements de manganèse d'un rendement de 50 p. 100; le minerai est extrait d'un énorme coteau métamorphique, presque tout entier formé de métal exploitable. On a calculé que pour l'épuiser, il faudrait vingt ans de travail, à raison de 100.000 tonnes par an. Cette Compagnie, moins importante que la première, emploie 300 ouvriers qui vivent dans la propriété où ils sont logés dans de petites maisons, ils sont payés à raison de 2 à 3 milreis par jour.

Le manganèse existe encore en dépôts considérables en divers points du municipe de Ouro Preto et dans celui de Queluz de Minas, où se trouvent les riches gisements de São Gonçalo, Gagé, Piquiry, Lafayette, etc., exploités par plusieurs sociétés parmi lesquelles, outre les deux déjà indiquées, figurent : la « Société Anonyme des Mines de Manganèse d'Ouro Preto », compagnie belge, qui travaille aujourd'hui le minerai de São Gonçalo de Queluz, après avoir exploité ceux de Tripuhy et Saramenha; la « Compagnie Minière Belgo-Brésilienne », exploitant la même région, et, près de Lafayette, la « Queluz de Minas Manganese Company », et la « Sociedade Geral de Minas de Manganese, Gonçalo Ramos ». Ces deux dernières exploitent des mines sur les bords mêmes de la ligne ferrée, près de Lafayette, les autres sont à proximité et sont reliées au chemin de fer Central par de petits embranchements. La production annuelle du manganèse, pour Minas Geraes, dépasse 200.000 tonnes, mais elle pourrait être doublée et triplée si le chemin de fer pouvait en opérer le transport. Il convient de signaler que le manganèse n'est exporté jusqu'à présent que par l'Inde et la Russie, et on économise cet élément essentiel à l'acier en ne l'y faisant figurer que pour 30 p. 100 quand il pourrait en admettre deux fois plus. La consommation annuelle du fer étant de 120 millions de tonnes approximativement et le manganèse n'abondant pas sur le globe, l'État de Minas possède donc là une source importante de minerai à exporter.

XI. — L'industrie du fer et l'exportation du manganèse vont sans doute prendre une plus grande importance dans toute la zone centrale et sud-est, grâce à l'achèvement de divers tronçons de voies ferrées, principalement de la ligne de Victoria à Diamantina. Cette ligne, qui part de l'excellent port de Victoria, suit la direction de Itabira de Matto Dentro, pour continuer, à l'aide d'un embranchement, jusqu'à Itabira do Campo, où elle arrivera après un parcours de 630 kilomètres. Cette Compagnie se propose de mettre la ligne à même de transporter avantageusement les minerais. A cet effet, la Compagnie du chemin de fer de Victoria à Minas [1], qui traverse, dans la vallée du Rio Doce, de grandes forêts vierges et dispose sur ce fleuve d'importantes chutes d'eau, vient d'annoncer qu'elle va appliquer l'électricité

(1) Cette compagnie est indistinctement nommée Victoria Minas ou Victoria Diamantina.

à la traction de ses trains. D'autre part, cette Compagnie a passé un contrat avec le Gouvernement Fédéral pour l'exploitation des minerais de fer des régions traversées par ses lignes, et elle procède à la construction de hauts fourneaux sur les rives du rio Doce, où les bois durs ne peuvent faire défaut. Son but est également la fabrication de rails d'acier au moyen des procédés électriques, en faisant passer les masses de fonte liquide et très pure, travaillée au moyen de charbon de bois, du haut fourneau commun au haut fourneau électrique.

Les hauts fourneaux électriques ont fait d'immenses progrès, surtout en Norvège où il en existe plusieurs, appliqués à l'industrie métallurgique. Les expériences réalisées en 1908, par les ingénieurs Grunwald, Lundblad et Stolhane qui utilisèrent le minerai de fer du Brésil, donnèrent les meilleurs résultats. Pendant trois jours un haut fourneau électrique travailla avec 21.500 kilos d'hématite de Minas Geraes, 320 kilos de chaux et 5.800 kilos de charbon de bois qui ont produit 15.300 kilos de fer en gueuse, tout le minerai ayant été mis à profit, les résidus ayant été de 5 p. 100 seulement. La compagnie de Victoria Minas peut mener son entreprise à bonne fin, car elle dispose dans le port de Victoria d'un débouché direct pour l'embarquement des minerais des principales zones minières de l'Etat, ainsi que pour ses propres produits ; la force et le combustible fournis par les chutes et les forêts de rio Doce sont un sérieux appoint à son succès.

L'Etat de Minas Geraes possède encore d'autres minéraux que nous signalerons brièvement. C'est tout d'abord le *cuivre*, qu'on trouve aux environs d'Ouro Preto et à Sete Lagoas, à Abaeté, près de Serro et près de Congonhas do Campo. Le *mercure* a été trouvé dans le cinabre à Tripuhy, le cinabre a été rencontré sur les bords du rio Doce et à Jaquary. Le *zinc* se présente dans la blende à Trino aux environs d'Ouro Preto, où un gisement a été découvert par M. Costa Sena, directeur actuel de l'École des Mines, qui aurait également trouvé du bismuth. Le platine a été reconnu près d'Abaeté, et près d'Ouro Preto; le chrome a été rencontré à Congonhas de Campo entre Ouro Preto et Queluz et à Bom Successo à l'ouest de l'Etat ; le cobalt noir a été signalé près de Diamantina. Viennent ensuite le molybdène, le graphite, l'amiante et enfin les sables monazitiques qui font

l'objet d'importantes exploitations dans la vallée du Parahyba du Sud, dans les municipes de Mar de Hespanha, de Alem Parahyba, de Palma Peçanha et région de Matta de Minas et sur les bords du rio Mucury. On sait que les sables de monazites fournissent le thorium qui entre dans la confection des manchons à incandescence.

XIII. — Minas Geraes est aujourd'hui aussi fameux pour son industrie agricole et pastorale que par ses richesses minières, il peut être considéré comme le jardin ou le verger de la capitale de l'Union. Il est en effet peu de contrées où l'agriculture trouve des conditions plus favorables pour son développement. Nous voulons parler surtout des régions du sud, sud-est et sud-ouest. Là, toutes les cultures des régions tempérées et sub-tropicales réussissent avec le même succès, depuis le blé sur les plateaux élevés, jusqu'au café, coton, tabac, riz, maïs, etc. On nous a cité cet exemple typique que la luzerne fournit une première coupe trois mois après l'ensemencement et ensuite une coupe régulière tous les mois; nous n'avons toutefois pas eu l'occasion de vérifier ce fait. Les cultures dominantes sont encore le café et le tabac, mais l'exportation de ces deux produits semble rester stationnaire, le café en raison de la crise causée par la surproduction qui amena la baisse, et le tabac parce que la culture en reste trop routinière.

On cultive le café sur une grande échelle dans le sud, dans la partie sud de Minas qui avoisine São Paulo et dans la zone nommée « Matta » ; les plantations sont florissantes. En 1908, l'Etat exporta 148.356 tonnes de café et en 1909, 160.000 tonnes. Les producteurs de Minas tendent à s'émanciper des intermédiaires ou *commissarios* pour la vente de leur café; ils ont à cet effet constitué des sortes de coopératives qui vendent elles-mêmes ou s'efforcent de vendre leurs produits en Europe et déjà s'en trouvent très bien. L'activité se porte plutôt maintenant sur la culture des céréales nationales, telles que maïs, haricots, riz, tant pour garantir l'Etat contre des crises particulières aux pays de monoculture que parce que ces produits sont très avantageux. L'exportation de ces différents produits a donné en 1908 : riz, 9.778 tonnes; haricots 10.566 tonnes; maïs 26.821 tonnes; tabac, 6.451 tonnes. En 1909 : riz, 11.200 tonnes; haricots 12.200; maïs 28.300 tonnes; tabac 9.781 tonnes. La pomme de terre, qui est

cultivée dans les régions tempérées du sud et du centre de l'Etat, figure aujourd'hui à l'exportation avec 5.000 tonnes. La vigne se plaît un peu partout, même dans les contrées chaudes, comme celles de Uberaba, Montes Claros et Sete Lagoas; les raisins sont cependant meilleurs dans les zones où les pluies sont moins fréquentes. On trouve depuis quelques années des établissements fabriquant du vin, nous en avons vu dans les environs de Bello Horizonte et de Uberaba où le vin était passable ; il en existe encore à Cattas Altas, à Campanha, dans les municipes de Santa Barbara, etc., etc., mais nous ne croyons pas, sauf exception, que la viticulture progresse beaucoup dans Minas qui a heureusement d'autres ressources.

Au sud, à l'ouest et au nord de l'Etat, il y a de magnifiques pâturages naturels et l'élevage des bêtes à cornes constitue une industrie importante qui tend de plus en plus à se développer, ainsi que la fabrication du beurre et du fromage, de qualités différentes, dont on approvisionne les Etats du sud. L'industrie laitière a pris un très grand développement depuis quelques années. Pour avoir une idée de son importance et des progrès qu'elle peut encore faire, il suffit de considérer son accroissement depuis 1900. A cette époque la production du beurre ne dépassait guère 80.000 kilos ; en 1909, l'exportation atteignait 237.000 kilos. Les fromages, entre autres une sorte de Hollande qu'on produit dans la Serra de Mantiqueira, des imitations de parmesan et de gruyère, des spécialités locales, donnent à l'exportation 4.800 tonnes; 4 millions et demi de litres de lait sont en outre envoyés à Rio annuellement. Les fromageries existent à Araxa, Lema Duarte, Barbacena, Oliveira, Lavras, São João del Rey, Queluz, Baependi, Entre-Rios, Sitio, etc.

XIV. — L'élevage du gros bétail s'est développé dans les mêmes proportions suggestives; en 1908, Minas exporta plus de 400.000 têtes de bétail, percevant de ce fait un impôt de près de 5 millions. Ce bétail est vendu dans les foires de Sitio, de Bemfica et de Tres Coraçoes, au sud, qui sont celles qui attirent le plus d'acheteurs. Cette dernière se trouve au sud-ouest de l'Etat dans le bassin du rio Verde, les deux autres se trouvent sur la ligne du chemin de fer Central. Dans le nord, des foires périodiques ont lieu à Montes Claros, Grão Mogol, Salinas et Arassuahy qui sont l'occasion de grandes transactions commerciales, car on

y vend en outre toutes sortes de produits régionaux. Ces foires ont été instituées par le gouvernement; elles sont exploitées par des concessionnaires qui passent des contrats avec l'Etat, lequel, en vertu de plusieurs lois, est autorisé à percevoir 15 p. 100 du produit brut de ces foires.

L'introduction d'étalons normands, suisses, anglais et hollandais, avec un intelligent travail de sélection, a amélioré dans nombre d'endroits la race bovine indigène, de sorte que les individus qu'elle a déjà produits sont comparables aux variétés européennes. Dans les environs d'Uberaba, nous avons visité



Fazenda de Cassú. — Environs d'Urebaba, élevage du zébu de race.

d'importantes fazendas qui se livraient à l'élevage du zébu de race, et en vendaient les produits dans l'intérieur de Goyaz et de Matto Grosso pour obtenir des métis. La fazenda de Cassú était arrivée à obtenir de magnifiques spécimens qu'elle plaçait avantageusement. L'élevage du zébu est loué par les uns, fort décrié par les autres, sous prétexte qu'il est tout en os et en muscles et que l'animal est de mœurs sauvages. Nous pensons qu'il y a exagération de part et d'autre, toujours est-il que cet animal s'acclimate admirablement et que métissé il n'est pas plus mauvais qu'un autre si on ne le laisse pas dégénérer. Pour les autres croisements, les municipes qui se distinguent par l'amélioration de leur bétail, sont ceux de Barbacena, Entre-Rios et Palmyra.

On élève à Minas des porcs en abondance, et on en exporte annuellement plus de 50.000 sur pied; ces porcs obtenus par sélection naturelle ont formé deux sous-races propres au pays qu'on nomme *Pirapetinga* et *Canastrâo*. On exporte aussi des quantités énormes de lard et de saindoux, et plus de 2.200 tonnes de volailles. En résumé tous les produits de l'industrie pastorale se sont énormément développés de 1890 à 1908. On voit le bétail élever son exportation en dix-huit ans de 1.430.000 francs à 40.400.000 francs; les fromages de 1.650.000 francs à 12.000.000; le lard de 2.200.000 francs à 7.500.000 francs; le bétail porcin de 1.440.000 francs à 4.200.000 francs. L'exportation pastorale atteignait, en 1902, une valeur de 37.400.000 francs; or, dans un des derniers messages du président de Minas Geraes, on voit que sur les 400.000 têtes de bétail exportées, près de 200.000 furent vendues dans diverses foires établies dans l'Etat, pour une valeur de 26.400.000 francs. Or, il faut considérer que le bétail ainsi vendu dans les foires intérieures représente à peine la moitié du bétail exporté, ce qui permet d'assigner à cette exportation une valeur de plus de 52.000.000 de francs, soit 15.000.000 de plus qu'en 1902.

XV. — L'Etat de Minas Geraes ne fait appel qu'à l'immigration spontanée, les grandes levées d'immigrants amènent un trop grand nombre de non-valeurs, inaptes à la vie rurale, qui font la fortune des agents d'émigration, sans que le pays recueille aucun bénéfice des sacrifices qu'il a consentis. Il y a actuellement à Minas huit centres coloniaux divisés en 1.027 lots sur une étendue de 78 millions de mètres carrés. Ces centres se trouvent situés dans les municipes de Barbacena, de Rodrigue Silva, d'Aguas Virtuosas, de Nova Baden, de Pouso Alegre et ceux des environs de la capitale, dont nous avons déjà parlé.

Comme il est tout naturel dans un pays aussi neuf, où les grandes propriétés sont nombreuses, le prix de la terre varie considérablement suivant la proximité des centres, des voies ferrées, des cours d'eau ou des routes. Dans la région sud-est de Minas, zone d'élevage, l'alqueire de terrain (4 hectares 84 ares) vaut de 100 à 170 milreis. Dans la région des forêts, la « Matta » l'alqueire se vend de 200 à 500 milreis suivant situation. Dans les districts de Cataguazes, Ubas et Leopoldina, la valeur varie de 100 à 300 milreis. Les terrains de capoeiras ou brousse se vendent depuis 50 milreis jusqu'à 150 milreis l'alqueire.

L'État de Minas Geraes ne peut encore être considéré comme un État industriel, il s'en faut de beaucoup, mais il le deviendra peu à peu, par la force des choses. Déjà, on y trouve 38 fabriques de tissus qui donnent de fort jolis dividendes à leurs actionnaires; le plus grand nombre a dû doubler son capital et sa production, laquelle s'élève à plus de 1.200.000 kilos d'étoffes, dont un tissu spécial connu dans le pays sous le nom de *brim mineiro*. Nous signalerons ensuite, rapidement, l'industrie de la tannerie, des chaussures, de la sellerie, chapellerie de cuir et de paille assez grossière, de feutre assez bonne; il y a aussi des fabriques de meubles à Juiz de Fora et à Bello Horizonte, des fabriques d'allumettes, de cordages et de sacs à l'aide des fibres de la *pita*, du *tucum* et de la *macauba*, etc.

XVI. — Le centre le plus industriel de l'État comme aussi la ville la plus importante et la plus populeuse est Juiz de Fora qui s'élève sur un plateau à 80 mètres d'altitude. Elle est favorisée par un excellent climat, même aux époques où règnent les grandes chaleurs, vers l'est jusqu'au littoral. La ville est riante, ses rues larges et animées, très commerçantes; elle est desservie ainsi que les environs par des lignes de tramways électriques. Une chute d'eau, qui est aux portes de la ville, actionne, depuis vingt ans, le générateur de la lumière. Une quinzaine de fabriques importantes fonctionnent dans la ville et ses faubourgs; parmi celles-ci, il faut signaler deux filatures et fabriques de tissus de coton, une fabrique de meubles, une fabrique de machines agricoles et carrosserie, une fabrique de clous, une autre de chaussures, etc. La ville possède de 25 à 30.000 habitants et progresse constamment en raison de son excellente situation sur la ligne « Central du Brésil » et tête de la ligne à Piau. On y remarque nombre d'édifices importants et de bel aspect, tels que « l'Academia de Commercio », la banque du « Credito Real », le palais « Andrade » et divers autres.

Une autre ville également importante est Uberaba, située dans le triangle mineiro, nommée autrefois la « princesse du Sertão ». Cette ville, jadis isolée à l'extrémité sud-ouest de l'État, est aujourd'hui desservie par le chemin de fer Mogyana, c'est un centre d'élevage, de culture de céréales, coton et canne. Uberaba, qui étend ses rues larges, dont peu sont pavées, sur une grande superficie, est l'entrepôt forcé du commerce du sud de Goyaz et

de l'est de Matto Grosso, surtout depuis la construction d'un pont, importante œuvre d'art récemment inaugurée sur le rio Paranahyba. Ce pont, dit du « Cahidor », unit les États de Goyaz et de Minas et facilitera considérablement les transactions qui étaient rendues impossibles à l'époque des crues. C'est surtout la petite ville de Uberabinha, plus au nord, qui bénéficiera de cet ouvrage. Uberaba est une ville fort agréable, d'environ 15.000 habitants, éclairée à l'électricité; elle est destinée à prendre d'ici peu une grande importance avec la création du chemin de fer de Goyaz. Dans les dépendances de la Municipalité, se trouve un dépôt de machines agricoles de tous modèles achetées par la Ville; ces machines sont revendues à prix coûtant aux agriculteurs de la région. Ce dépôt existe dans toutes les principales villes de l'État de Minas, telles que : Cataguazes, Mar de Hespanha, Pomba, Queluz, São João del Rey, villes de plus de 10.000 habitants, jouissant d'un excellent climat et centres de régions agricoles très prospères, Caldas, station thermale située à la frontière de São Paulo (cette localité, ainsi que Caxambù, où se trouvent d'abondantes sources minérales, est très fréquentée pendant l'été), Christina, Baependi, centre d'importantes cultures de tabac, Entre-Rios, Carangola, Pouso Alegre, Ponte Novas, Bom Successo, Alfenas, Pitanguy, Formiga, Bambuhy, Tres Coraçoes, etc., etc., sont des centres commerçants de 4 à 10.000 habitants.

XVII. — Nous avons dit que la population de Minas Geraes s'élevait à 4 millions et demi d'habitants; sur ce total, il y a environ 200.000 étrangers de diverses nationalités dont cent mille Italiens environ disséminés dans la zone caféière et agricole. Les habitants de Minas semblent de beaucoup préférer la vie de la campagne, de *la roça*, comme ils disent, à celle des villes, c'est pourquoi les villes les plus populeuses de l'État, Juiz de Fora, Bello Horizonte, Ouro Preto, Uberaba, Diamantina, São João del Rey, oscillent entre 12 et 30.000 habitants. Par contre, il existe des centaines de bourgs, villages et hameaux ayant une faible population; localisée dans les villes et bourgs elle peut s'évaluer à un million d'habitants, en échange 3 millions et demi de Mineiros habitent les campos et les fazendas. Une dizaine de milliers d'Indiens appartenant à des tribus diverses errent encore dans les forêts vierges de l'est et nord-est de Minas, de même

qu'à l'extrême ouest de l'État, c'est-à-dire sur les frontières de Bahia, d'Espirito Santo, de Goyaz et de Matto Grosso. Dans la colonie indigène de Itambocury, municipe de Theophilo Ottoni, où il existe 7.000 individus dont 1.500 sont des Indiens *Botocudos* soumis, l'école est faite aux enfants indigènes par un couple d'Indiens de cette race qui s'assimile parfaitement. Les autres Indiens appartiennent au reste des tribus Aymorés, Crixas, Anajas, Molalis, Jiporoks, etc., qu'on s'efforce de catéchiser, mais il



MINAS GERAES. — Un vaqueiro.

semble que les missionnaires soient peu nombreux. L'effort retombe uniquement sur quelques rares capucins.

La population de l'État de Minas, à laquelle nous ne pouvons pas consacrer les quelques pages qu'elle mériterait, est des plus sédentaires et d'habitudes pacifiques et ordonnées; les Mineiros sont, en général, laborieux et de vie sobre et modeste. L'habitant de la région nord cache sous une apparence d'homme toujours fatigué une énergie qu'on ne lui prêterait pas; il est plus fruste, mais aussi soumis que les autres habitants de l'État, et il suffit d'une force de police d'environ 2.000 hommes pour maintenir l'ordre dans un pays plus grand que la France. Toutefois, l'habitant du sertão du nord est très pointilleux sur les questions d'honneur et d'amour-propre et, dans les circonstances où il se

sent blessé, il n'attache guère d'importance à la vie de ses semblables ou même à la sienne. Pour des gens qui vivent pauvres constamment au service d'autrui, ils sont d'une honnêteté scrupuleuse.

Leur vie se passe à garder des troupeaux sur de vastes domaines dont les propriétaires sont le plus souvent éloignés; grâce à un contrat qui leur donne un tant pour cent sur les produits de la fazenda, les vaqueiros ou *jagunços* du nord de Minas naissent, vivent et meurent sur la même propriété. Les propriétaires connaissent leur fidélité sans égale et leur laissent toute liberté. Les règlements de compte se font à la fin de l'année et se réalisent fort souvent sans la présence du principal intéressé. Le vaqueiro sépare scrupuleusement parmi les têtes nouvelles des troupeaux celles qui appartiennent au patron, et sur la croupe desquelles il imprime la marque de la fazenda. Sur le quart restant qui lui revient, sa marque propre est appliquée, cette part il la vend dans les foires ou la garde, puis il écrit au propriétaire pour lui apprendre ce qu'il a fait.

Le vaqueiro connaît toutes les marques des propriétés environnantes; s'il trouve dans ses pâturages un animal qui n'est pas à lui, il le rend aussitôt. Si par hasard, il ne connaît pas la marque il le garde comme les autres, mais ne le vend ni ne le tue. Si c'est une vache et qu'elle donne un veau, ce dernier est marqué avec le signe inconnu, et ainsi de même pour les autres générations; l'animal ne lui appartient pas. Il se borne à retrancher un animal sur quatre comme il le fait avec son propre patron. Il arrive parfois qu'après plusieurs années, on retrouve le propriétaire de l'animal égaré, alors à la place d'une bête dont il avait perdu le souvenir, c'est un petit troupeau qu'il reçoit. Ce trait peut paraître paradoxal, mais il dépeint le sertanejo (1) de l'intérieur, dont la civilisation n'a pas encore fait disparaître les quelques qualités natives. Les vaqueiros sont surtout très solidaires, et s'entr'aident mutuellement dans la recherche de leur bétail égaré. Ils sont, par contre, d'une ignorance et d'une routine inconcevables, au point de se borner à quelques sortilèges ou prières accompagnées de signes cabalistiques pour guérir leurs animaux atteints de *bichos* (insectes) ou d'autres maladies.

(1) Homme du Sertão.

XVIII. — L'étendue des voies ferrées en exploitation dans l'État de Minas Geraes s'élève actuellement à plus de 4.400 kilomètres; c'est avec celui de l'État de Rio de Janeiro et de São Paulo le réseau le plus important du Brésil. Cet outillage commercial est certes encore bien insuffisant en comparaison des zones populeuses et riches qui restent à desservir, mais il indique un grand progrès et un effort constant qui augmente chaque jour l'importance du réseau. En 1887, celui-ci n'était que de 1.466 kilomètres, pour arriver dix ans plus tard à 3.404 kilomètres, et, enfin, à celui d'aujourd'hui de 4.400 kil. Le réseau actuel comprend 12 lignes dont l'importance varie de 1.000 à 2.000 kilomètres pour 9 d'entre elles. Ce sont : 1° Le *Chemin de fer Central du Brésil;* — 2° La *Leopoldina;* — 3° La *Oeste de Minas* — ; 4° La *Sapucahy* ; 5° — La *Mogyana ;* 6° — La *Bahia et Minas* ; 7° — La *Muzambinho ;* — 8° La *Minas et Rio ;* — 9° La *Victoria Minas ;* — 10° La *Juiz de Fora et Piau ;* — 11° La *Guaxupé* ; — 12° La *Paraopeba.* Ces trois dernières lignes ne sont que des embranchements dont le plus important n'a que 58 kilomètres.

Comme l'espace nous manque, nous ne nous arrêterons qu'aux principales de ces lignes, celles dont l'importance est primordiale pour l'Etat : la « Leopoldina » qui part de Nictheroy, et pénètre dans l'Etat de Minas où elle se divise en plusieurs branches formant un parcours d'environ 950 kilomètres; la « Oeste de Minas » qui commence à Sitio sur le chemin fer Central, et se divise en deux embranchements dont l'un se dirige vers Goyaz ; son parcours dans Minas est également de 950 kilomètres ; la « Sapucahy » qui part de Soledade à la frontière, et dessert sur 440 kilomètres la région sud, une des plus fertiles de l'Etat; la « Victoria Minas » que nous avons déjà signalée est une des plus importantes pour l'avenir du pays.

Cette ligne part de Victoria, capitale et port de l'Espirito Santo, pénètre dans l'Etat de Minas en suivant la vallée du rio Doce, prend la direction de Itabira de Matto Dentro pour remonter au nord-est et se diriger vers Diamantina. Un tronçon partant de Sabara sur la ligne « Central » doit se rattacher à Ferros ou à Itabira, à la Victoria à Diamantina, mettant à profit une région minière remarquable. La construction de la Diamantina est avancée jusqu'au kilomètre 420. Nous avons déjà dit que cette Compagnie, dont la majeure partie des capitaux sont français,

procède à l'électrification de sa ligne, à l'effet de pouvoir exporter par le port de Victoria le minerai de fer existant dans la zone parcourue par cette ligne depuis la montagne de Candonga au kilomètre 380, jusqu'à celle d'Itabira de Matto Dentro au kilomètre 560. De cette façon, la Compagnie pourra effectuer le transport du minerai au prix dont elle est déjà convenue avec d'importantes maisons de France et d'Angleterre. D'après une étude du professeur Orville Derby, la quantité de ce minerai de fer de grande teneur qui existe dans la zone parcourue par le chemin de fer de Victoria à Diamantina, s'élèverait au chiffre de 300 milliards de tonnes. De ce fait, Minas Geraes pourrait approvisionner le marché du monde pendant nombre d'années. Le minerai trouvera un placement sûr, car il pourra couvrir en partie le déficit existant, que les spécialistes évaluent à plus de 10 millions de tonnes par an. Pour desservir Diamantina le plus rapidement possible, la « Victoria Diamantina » procède présentement à la construction d'un embranchement entre Curralinho, station sur le chemin de fer Central, et la capitale de la région diamantifère.

XIX. — La ligne « Central du Brésil » dont nous avons déjà parlé est la voie ferrée la plus importante de Minas; elle part de Rio de Janeiro, entre dans Minas, et, prenant la direction du nord se dirige vers le São Francisco qu'elle atteint présentement. C'est cette ligne que nous suivons jusqu'à son point terminus, afin d'accomplir la première partie de notre voyage. Au moment de notre passage, le trafic de la ligne s'arrêtait à la station de Lassance à 917 kilomètres de Rio et à 88 de Pirapora. Toute la zone traversée par le chemin de fer se peuple rapidement à partir de *Curvello*, centre le plus populeux et florissant de cette zone. Entre Sabara et cette ville, on trouve encore *Cordisburgo*, *Pedro Leopoldo*, *Sete Lagoas*, petites villes d'un grand avenir où on note déjà une grande animation commerciale. Après Curvello, c'est *Curralinho*, point d'où partent les convois et la diligence pour Diamantina qui est le centre le plus important qu'on rencontre jusqu'au São Francisco. Les villes ou centres de population les plus notables de la zone nord de l'Etat sont, outre Diamantina dejà citée, Arassuaby, Serro, Grão Mogol, Salinas, Montes Claros, Januaria, Paracatú, etc.

De Curvello vers le nord, c'est une chose admirable que de

voir se peupler ces déserts, le sertão, qui peut offrir des conditions de vie stable et relativement confortable, des centres neufs présentant dès maintenant des éléments de prospérité que le temps développera, plus ou moins rapidement. Lassance qui n'était rien qu'un point dans le sertão, possède un certain nombre de maisons solides et un plus grand nombre en torchis; cet endroit est déjà le point de concentration de tous les produits de la région environnante; nous y avons vu plusieurs convois apportant surtout des cuirs secs et salés et du caoutchouc mangabeira.

L'ingénieur en chef, prévenu de notre arrivée, mit le lendemain un train à notre disposition pour nous conduire jusqu'à Pirapora. La ligne était achevée, mais non livrée au trafic. On y opérait encore divers travaux complémentaires, l'inauguration n'eut lieu qu'un mois et demi plus tard. Sur tout le trajet, il n'y a plus aucun centre de population sérieusement établi. Cependant, autour des gares coquettes et bien construites, se groupent encore quelques habitations, et il suffira de quelques mois pour transformer l'aspect de la région. C'est tout près de Pirapora que se produisit le lamentable accident qui coûta la vie à notre infortuné compagnon de voyage, M. Ernest Dubosc. Nous approchions du fleuve, lorsque notre wagon dérailla dans une courbe étroite où la voie était détrempée par la pluie. L'accident était en lui-même assez insignifiant, mais M. Dubosc, croyant le danger plus grand, sauta de la plate-forme avant, et, ayant sans doute trébuché sur une roche, tomba sous les trucs du wagon. Retiré avec peine de dessous la voiture, notre malheureux camarade mourut une heure et demie plus tard.

Grâce aux facilités que nous trouvâmes auprès de la Compagnie, nous eûmes au moins la satisfaction de ramener le corps de notre compatriote jusqu'à Bello Horizonte où des obsèques furent faites aux frais de l'État. A cette occasion, tout le corps consulaire étranger de la capitale de Minas montra la plus grande solidarité en veillant le corps de notre ami mort dans ces conditions tout à fait déplorables, et en l'accompagnant en cortège au caveau que M. Wenceslau Braz, président de l'État, avait bien voulu mettre à notre disposition.

A l'occasion de ce douloureux accident, nous tenons à signaler un fait qui démontre combien est encore justifiée la réputation d'honnêteté faite aux populations rurales du nord de Minas.

Notre wagon, où avait pris place le payeur de la Compagnie, transportait une somme fort élevée destinée à solder les ouvriers de la ligne qui n'avaient pas été payés depuis plusieurs mois. Au moment du déraillement tout fut naturellement bouleversé et des liasses de billets, avec quantité de monnaies divisionnaires en argent et nickel, roulèrent sur le plancher de la voiture à demi renversée sur le talus. La plupart de ceux des ouvriers de la voie que nous avions recueillis sur les plates-formes en cours de route, se précipitèrent et envahirent à diverses reprises le wagon pour chercher les moyens de porter secours et de soulever la voiture. Et bien! personne parmi ces pauvres diables dont beaucoup n'avaient peut être jamais eu 100 milreis à eux ne pensa à profiter de la situation pour s'approprier quelques billets, et il ne manqua même pas un jeton de 100 reis aux fonds du payeur. Il nous est permis de demander dans combien de pays de l'Europe civilisée on pourrait citer un fait semblable, et ce qui serait advenu en pareil cas!

XX. — L'arrivée du chemin de fer à Pirapora marque le commencement d'une transformation de l'une des plus belles parties du centre du Brésil qui attirera, par ses richesses naturelles et sa situation, une population nouvelle. Pirapora, qui en langue tupy veut dire « lieu où le poisson saute », est un bourg de 1.000 habitants appartenant au district de São Gonzalo situé sur les rives du São Francisco, au point où ce grand fleuve cesse d'être navigable, en raison des longs rapides ou chutes auxquels on a donné le nom de « Chutes de Pirapora ».

En face, de l'autre côté des chutes, sur la rive gauche du fleuve, se trouve un autre petit village du même nom mais appartenant au municipe de São Francisco. La voie ferrée doit momentanément s'arrêter là, avant de continuer vers le nord, mais un pont de 700 mètres sera jeté sur le fleuve qui n'offre pas à cet endroit de grandes difficultés. La station terminus sera édifiée sur la rive gauche du São Francisco, à 2 kilomètres en amont des chutes, où la situation est magnifique.

Le village de Pirapora, rive gauche, qui est éloigné de 240 kilomètres du chef-lieu de son municipe, jouit d'un climat meilleur, en raison de sa situation élevée, que son homonyme d'en face. C'est sur le plus haut point de cette localité que le gouvernement de Minas veut fonder une ville possédant tout le

confort indiqué par la science moderne et l'hygiène. Il ne fait aucun doute pour nous que cette localité ne devienne dans quelques années une des villes les plus importantes de l'intérieur, car ce point est desservi par la ligne de navigation fluviale qui se fait de Pirapora jusqu'à l'Etat de Bahia sur une distance de 1.369 kilomètres. Le Ministre de la Marine du Brésil a décidé de construire à cet endroit une école de mousses telle qu'il en existe sur le littoral; les jeunes gens feront leur apprentissage sur le grand fleuve avant de se lancer sur l'Océan. A 12 kilomètres en amont de Pirapora se trouve l'embouchure du rio das Velhas, un



MINAS GERAES. — Notre train avant Pirapora.

des grands affluents du São Francisco, on y rencontre la petite localité de Guaicuhy.

Les vallées voisines des affluents du São Francisco, le Paracatú et l'Urucaia sont très fertiles, les pâturages de cette région sont excellents; un bon cheval se vend de 60 à 80 milreis, un bœuf pour 30 à 40 milreis. La population commence à s'intéresser au commerce qui devient plus actif. Pirapora vend environ 30.000 têtes de bétail par an, le bétail qui traverse le fleuve entre l'un et l'autre des villages riverains paie 40 reis d'impôt de transit. Il y existe aussi un commerce de cuir préparé par les habitants de l'intérieur, de caoutchouc, maniçoba et mangabeira dont il se vend 12 à 15.000 kilos par an, des résines d'angico et de jatoba, des peaux de loutres, de jaguars, de renards, de cerfs et autres animaux de la faune locale, des cuirs secs et frais,

des diamants en petit nombre, etc. L'exportation du poisson salé est une des ressources du pays qui en envoie jusque sur les marchés de Diamantina, de Curvello et même de Bello Horizonte; le poisson se vend 500 reis le kilo, mais quand il arrive à destination le prix varie entre 4 et 6 milreis. Nous avons vu pêcher un *surumbi*, poisson de 2 mètres de long, pesant plus de 120 livres; la chair de ce poisson, salée depuis quelques jours, est vraiment savoureuse et bien supérieure à celle du *pirarucu*, autre poisson géant de l'Amazone.

Une filature de coton et fabrique de tissus, « Cédro et Cachoéira », installée à Pirapora, exporte par le São Francisco et ses affluents pour plus de 500.000 francs de ses produits dans l'intérieur du nord de Minas et des Etats de Bahia, Pernambouc, Piauhy et Maranhão. Cette compagnie vient d'introduire des machines pour extraire l'huile des noix d'une sorte de palmier que le professeur Orville Derby pense être le *Pendoba-Attalea humilis* de Martius. Ce palmier donne des fruits toute l'année, produisant 40 à 50 p. 100 d'huile. Avec tous ces éléments joints à des gisements aurifères et diamantifères qui ont été signalés dans la région, il est plus que probable que Pirapora deviendra d'ici peu d'années un vaste entrepôt commercial, et une ville pleine de vie et d'activité.

XXI. — Nous achèverons cet aperçu de Minas Geraes en exposant la situation financière de cet Etat dont la dette comprend des emprunts extérieurs et intérieurs. La dette intérieure consiste en apolices (bons ou obligations) 5 p. 100 du Trésor et s'élève à 46.000 contos environ.

La dette extérieure comprend deux emprunts 5 p. 100 qui ont été émis sur le marché de Paris; l'un de 65 millions déjà amorti de 15 millions et un autre de 25 millions. Mais l'Etat de Minas Geraes vient de procéder en mai 1910 à un nouvel emprunt de 120 millions 4 1/2 p. 100 destiné à la conversion des obligations restant en circulation de l'emprunt de 1897, et à l'échange des autres emprunts de l'Etat. Le surplus est destiné à des travaux d'utilité publique. En regard de ces dettes l'actif total de l'Etat représente plus de 500 millions de francs, en domaines, titres et dépôts dans les banques.

Le budget de l'Etat pour 1910 s'établit ainsi : Total des recettes, 22.563 contos; total des dépenses, 20.162 contos, soit

un excédent de 2.401 contos. Cet excédent n'est pas une exception, car les excédents budgétaires sont destinés à subventionner des coopératives, des expositions agricoles, à introduire des reproducteurs de race pour améliorer le bétail, enfin à toutes sortes d'œuvres d'intérêt public.

En résumé, l'Etat de Minas Geraes est un des plus favorisés du Brésil, par la multiplicité de ses ressources grâce auxquelles il peut produire tout ce qui lui est nécessaire, et principalement par une population nombreuse, des facultés morales de laquelle il est permis de beaucoup attendre. Pour que cet Etat prenne dans l'Union la place prépondérante qui lui est réservée, il ne lui manque plus que d'achever son réseau de voies ferrées, jusqu'à présent fort bien conçu, et surtout de posséder une bonne législation minière qui lui fait encore défaut.

CHAPITRE XX

CONCLUSION

C'est un fait indéniable que la France n'occupe plus au Brésil le rang qu'à un moment elle avait réussi à atteindre par son génie propre, par ses innovations artistiques, commerciales et industrielles.

C'est cependant dans ce pays, ainsi que dans les républiques voisines, que les négociants français ont toujours trouvé l'accueil le plus sympathique, en même temps que le terrain commercial le plus riche et le plus varié. L'importance économique du Brésil n'ayant fait qu'augmenter ces dernières années, il suffirait d'un peu d'activité et de tenacité à nos exportateurs pour faire reprendre une forte impulsion à notre expansion commerciale. Les causes de l'effacement actuel de la France au Brésil, cependant si bien disposé pour nous, sont les mêmes qui, sur les marchés de la côte du Pacifique, ont amené le recul des produits français devant les marchandises allemandes, anglaises ou américaines : l'ignorance des marchés étrangers, les procédés routiniers et l'insuffisance de notre éducation commerciale. A l'heure où la situation se modifie quelque peu en notre faveur, et, contre toute prévision, au détriment de l'Angleterre, mais au profit principal de l'Allemagne, les mêmes reproches qui ont été faits si souvent sont encore applicables aux négociants français.

Ignorance de la géographie et des langues vivantes à peu près complète, méconnaissance des goûts et des besoins du consommateur (malgré les avertissements réitérés, les producteurs ne veulent, pour la plupart, tenir aucun compte du goût du client qu'ils ignorent le plus souvent et à qui ils veulent imposer les leurs); emploi onéreux d'intermédiaires; intransigeance trop

grande dans les conditions de paiement; défaut de banques françaises; défaut d'une publicité intelligente dans un pays où tout se fait par la publicité; manque de catalogues pratiques et détaillés.

Pour étendre nos relations directes avec le Brésil, nous ne possédons pas encore tout à fait à présent l'outillage commercial, le trait d'union indispensable — le voyageur de commerce connaissant bien la langue et les coutumes du pays. Lorsqu'on peut discuter les conditions d'un achat avec l'acheteur lui-même et dans sa propre langue, celui-ci se laisse plus facilement séduire et l'affaire est plus rapidement traitée. Cela est très important au Brésil où les commerçants portugais ou brésiliens, du sud au nord du pays, ont une déplorable tendance à remettre toutes choses à plus tard, à demain. Il est imprudent de les brusquer ou de les violenter; pour éviter une perte de temps, il suffit de tourner la difficulté par une conversation adroite; le Brésilien, en général, aime bavarder et faire des discours; il faut savoir le flatter dans ce qu'il aime et admire.

En outre, il nous semble qu'on a tort de croire que tous les commis voyageurs doivent traîner avec eux d'innombrables colis d'échantillons; s'il en est qui voyagent avec de véritables cargaisons, la plupart n'ont que très peu de bagages. Après un premier passage, des catalogues bien détaillés suffiraient largement; on éviterait ainsi les difficultés de dédouanement, les formalités interminables que l'administration des douanes brésiliennes accumule comme à plaisir lorsque les colis sont nombreux,

Nos industriels reculent devant les frais qu'entraîne l'envoi d'un représentant. Pourquoi ne suivraient-ils pas la méthode des négociants allemands qui, considérant que les frais d'un voyageur seraient trop élevés pour une seule maison, se réunissent entre plusieurs fabricants d'objets différents pour envoyer à frais communs un représentant visiter successivement tous les États?

Un grand nombre de commerçants croient avoir accompli un grand effort en écrivant à nos consuls de les mettre en rapport avec une maison capable de vendre leurs produits. Ils veulent tout simplement recueillir des bénéfices sans rien faire, ni rien risquer. Ceci dit, il faut reconnaître que, depuis deux ans, nos

industriels et négociants sortent un peu de leur passivité contemplative ; quelques-uns se sont décidés à aller sur place solliciter l'acheteur et déjà des résultats très satisfaisants ont été obtenus. Il suffit d'étendre le mouvement, et, par une réclame adroite, d'imposer à nouveau nos produits. Au cours de notre voyage, nous avons eu la satisfaction de rencontrer un certain nombre de représentants français ; quelques-uns à São Paulo et Rio, mais les autres dans les États du nord, à Bahia, à Pernambouc, à Saint-Louis de Maranhão et surtout à Para et à Manaos. La plupart semblaient très bien choisis, très au courant de la langue et des mœurs, et ils faisaient de brillantes affaires.

Il ne faut pas croire que le marché soit définitivement entre les mains des Allemands et qu'il n'y a plus rien à faire pour les autres. Arrivés en tête du commerce, les Allemands semblent avoir donné toute leur mesure. Il est aisé de remarquer à leur égard, sur le marché, une fatigue générale ; on ne favorise leur marchandise que parce qu'elle est meilleur marché et parce qu'il ne s'en présente pas d'autres ; toutefois, ces produits sont discutés et la population est lasse d'avoir à changer trop fréquemment de matériel, outils, vêtements, etc., qui ne font pas d'usage. Sans doute il serait inutile de chercher à les déloger complètement des positions qu'ils occupent par leur admirable science du commerce, mais il est fort possible de les empêcher d'en acquérir d'autres.

Malgré la timidité et l'indifférence qui nous font perdre de bonnes affaires, il est incontestable que, grâce à des essais encore bien insuffisants, les échanges entre le Brésil et la France augmentent de plus en plus. Cette augmentation est tellement sensible que les journaux allemands le constatent et prennent ombrage de ce regain d'initiative dont le commerce allemand est menacé. Ils signalent avec aigreur les efforts récents de nos négociants et industriels pour reprendre de nouveau position dans le pays et reconquérir sur ce marché la place prépondérante qu'ils y occupaient autrefois.

Tout en tenant compte de cet hommage et en reconnaissant qu'il est justifié en partie, il semble toutefois que l'effort n'est pas du tout proportionné aux possibilités d'un pays si immensément riche.

En résumé, il y a beaucoup à faire, même tout à faire, au

Brésil, mais il faut étudier chaque chose avec soin et se rendre sur place. Dans ce pays, dont les richesses naturelles sont incalculables, l'exportation des produits naturels peut toujours fournir un appoint important de bénéfices. C'est dans ce but, et en même temps pour obtenir et conserver la clientèle, que nos grands exportateurs auraient intérêt à créer des maisons de vente et d'achat, chaque fois que celles-ci seraient en mesure d'envoyer des matières premières à l'industriel. En outre, l'agent de ces maisons, toujours en contact avec les acheteurs, pourrait suivre les goûts du jour et renseigner la maison-mère sur la situation financière de la clientèle. Nos produits, nous l'avons dit déjà, sont toujours très en faveur au Brésil ; pour regagner une bonne partie des importations de ce pays, il suffirait de faire preuve d'un peu de décision et de sens pratique.

1° Abaisser un peu les frais de transport de nos compagnies de navigation qui augmentent le prix de beaucoup d'articles.

2° Fabriquer des objets d'un prix abordable, que tous réclament et que tous achètent, après s'être renseigné sur les goûts et les ressources du consommateur. La population brésilienne est devenue plus dense, plus instruite et les besoins de la classe moyenne ont augmenté, mais il faut tenir compte de la modicité des ressources. La clientèle de ce pays est plus que jamais pour l'article de qualité moyenne qu'on peut renouveler. Il ne s'agit pas, bien entendu, de sacrifier la réputation des marques françaises, mais nous pouvons lutter contre la concurrence étrangère en continuant à faire prévaloir ces qualités essentielles de bon goût et de probité industrielle qui nous font bien venir partout, et font souvent préférer tout ce qui est français quand il n'y a qu'une légère majoration.

3° Employer des représentants intelligents, actifs et souples, connaissant bien le portugais et l'espagnol, car ils sont appelés à visiter d'autres pays sud-américains, au moins une fois par an. Les représentants *sérieux* et honnêtes trouveront toujours à faire des affaires et ne manqueront pas d'appui.

4° Savoir employer la publicité comme il convient. Dans les grandes villes du Brésil et de toute l'Amérique du Sud, l'annonce est le facteur essentiel du succès de toutes les affaires, de toutes les opérations commerciales ou industrielles et de beaucoup d'actes de l'existence. Il ne s'agit pas de la publicité

bruyante qui rapporte peu, mais de la publicité longuement suivie qui commence les réputations; c'est la publicité à échéances plus ou moins courtes qui pénètre peu à peu dans le public. Dans ce pays, plus on fait de publicité, plus les affaires deviennent importantes.

5° Accorder de plus grandes facilités de paiement. Le fabricant français se plaît à dire qu'il n'est pas banquier et qu'il ne peut accorder de longs crédits à ses acheteurs.

Malheureusement fort souvent, il ne leur en accorde aucun; il exige le paiement au comptant contre documents d'expédition, c'est ce qu'on nomme là-bas le « comptant enragé », qui détourne de nous beaucoup d'acheteurs sérieux. Des crédits plus longs, 60, 90 jours et même davantage peuvent être accordés aux maisons offrant de bonnes garanties. Il va sans dire que les négociants doivent et peuvent toujours se renseigner avec soin.

6° Expédition de catalogues complets, pratiques et bien détaillés portant les prix en français et en portugais (en francs et en reis). Ces catalogues ne doivent pas être envoyés seulement aux personnes, mais dans tous les hôtels, les clubs, les sociétés et maisons de commerce. Les intéressés peuvent trouver la plus grande partie des adresses qu'ils désirent en consultant l'*Almanach Laemmest* (rua do Ouvidor, Rio de Janeiro) sorte de Bottin en deux volumes, l'un pour l'État de Rio, l'autre pour São Paulo et États voisins; l'*Annuario Brazileiro Commercial Illustrado,* de Hénaut, rua da Quitanda, 145, ou boîte postale, n° 975, Rio de Janeiro; à Paris, maison Foulon et G. Quantin, 20, rue Malher, annuaire qui donne l'adresse des principales industries, maisons de commerce et personnalités de plusieurs États; le « Guia Bemporat » pour l'État Rio Grande do Sul, guide très complet (A la Livraria americana, à Rio Grande, Pelotas et Porto Alegre.)

7° La création de banques françaises au Brésil serait un grand appoint pour notre commerce, en même temps qu'une excellente affaire pour les actionnaires. De gros bénéfices peuvent être réalisés si elles s'occupent, comme la Brasilianische Bank für Deutschland, qui a des succursales dans les principales villes, d'affaires de change, de consignation, d'avances de capitaux aux commerçants et aux entreprises locales; de l'organisation de missions d'études dans les régions qui seraient désignées comme pouvant

être exploitées sans nécessiter la formation de syndicats puissants. Toutes ces affaires devant être soigneusement étudiées au préalable, afin d'éviter les désillusions et le découragement qui occasionnent souvent la chute finale de certaines entreprises.

Nous avons eu l'occasion d'observer qu'en général, les représentants de commerce et maisons d'importation, accoutumés au marché brésilien, aiment mieux faire faire leurs recouvrements par les maisons de banques allemandes que par les maisons anglaises; nous ne parlons pas des maisons françaises qui n'existent pas. Les banques anglaises, lorsque par hasard arrivent en douane des marchandises pour un client ayant cessé de pouvoir payer ou ayant refusé la traite, par suite de mauvaises conditions financières, ne s'occupent plus des marchandises et les frais de magasinage augmentent.

Les banques allemandes, au contraire, ne s'en désintéressent pas ; elles câblent d'urgence en Europe à la maison expéditrice, retirent les marchandises et les font vendre au mieux des intérêts de ses clients ; en outre elles donnent toujours les renseignements les plus complets et les plus consciencieux.

Nous avons omis de signaler une cause fréquente de difficultés pour certains négociants qui font des affaires avec le Brésil ; ces derniers ne sont pas exactement renseignés sur la valeur du *milreis* qui est l'unité monétaire. Certains lui attribuent souvent la valeur du pair, soit 2 francs 84, quand, depuis deux années, grâce à la caisse de Conversion, sa valeur réelle oscille entre 1 fr. 50 c. et 1 fr. 55 c., qui est le taux actuel et qui semble devoir rester longtemps encore le véritable pair.

Nous terminons en répétant que nous avons au Brésil une situation privilégiée ; nous jouissons de la sympathie générale, et nos commerçants y sont très appréciés pour leur honnêteté commerciale. S'il est un pays pour lequel faiblit l'instinctive défiance des Brésiliens pour les États européens, en souvenir de l'oppression coloniale sans doute, c'est bien la France ! Dans tous les milieux cultivés, la langue française est très répandue, car c'est un des premiers éléments de l'éducation. Le français se parle partout à Rio de Janeiro et dans les grandes villes, dans le monde officiel et le monde des affaires. Notre littérature est en grande faveur, on ne se nourrit pas seulement de nos poètes et

romanciers les plus modernes, mais surtout de nos livres de science; l'enseignement dans les écoles secondaires, les Ecoles Polytechniques, Facultés de Droit, etc, se fait au moyen de livres français. Nos livres de médecine jusqu'à présent si répandus commencent à être concurrencés par des livres allemands. Malgré tout, peu de monde connaît cette langue et c'est en français qu'ils sont traduits le plus souvent. C'est donc le français qu'on lit, qu'on cite et qu'on récite; si on ne le parle pas toujours, on le comprend, et dans toutes les bibliothèques ce sont les livres français qui sont en majorité.

On voit donc que tous les moyens de la propagation de la pensée sont au service des idées françaises; d'autre part, par tempérament et par affinité, les aspirations brésiliennes se rapprochent des sentiments français. Nos négociants et nos capitalistes peuvent donc aller au Brésil, sûrs d'être bien reçus; il serait déplorable, après les résultats encourageants qui viennent d'être obtenus, de ne pas profiter d'un terrain aussi bien préparé. La devise de l'Alliance Française ne dit-elle pas : « La langue française donne des habitudes françaises, les habitudes françaises amènent l'achat des produits français, celui qui sait le français devient le client de la France ! »

TABLE DES MATIÈRES

9741. — Paris. — Imp. Hemmerlé et Cie. — 9-10.



